

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS ESTRATÉGICOS
INTERNACIONAIS**

RODRIGO MILINDRE GONZALEZ

**AÇÕES E IMPLICAÇÕES DAS EXPANSÕES DAS ZONAS ECONÔMICAS
MARÍTIMAS NO ATLÂNTICO SUL: OS CASOS DE ARGENTINA, BRASIL E
URUGUAI**

Porto Alegre

2016

RODRIGO MILINDRE GONZALEZ

**AÇÕES E IMPLICAÇÕES DAS EXPANSÕES DAS ZONAS ECONÔMICAS
MARÍTIMAS NO ATLÂNTICO SUL: OS CASOS DE ARGENTINA, BRASIL E
URUGUAI**

Dissertação ou submetida ao Programa de Pós-Graduação em Economia da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Estudos Estratégicos Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Érico Esteves Duarte

Porto Alegre

2016

CIP - Catalogação na Publicação

Milindre Gonzalez, Rodrigo

Ações e implicações das expansões das zonas econômicas marítimas no Atlântico Sul: os casos de Argentina, Brasil e Uruguai / Rodrigo Milindre Gonzalez. -- 2016.
104 f.

Orientador: Érico Esteves Duarte.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Ciências Econômicas, Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais, Porto Alegre, BR-RS, 2016.

1. Plataforma continental. 2. CNUDM. 3. Estratégicas. 4. Potencial. I. Duarte, Érico Esteves, orient. II. Título.

RODRIGO MILINDRE GONZALEZ

**AÇÕES E IMPLICAÇÕES DAS EXPANSÕES DAS ZONAS ECONÔMICAS
MARÍTIMAS NO ATLÂNTICO SUL: OS CASOS DE ARGENTINA, BRASIL E
URUGUAI**

Dissertação ou submetida ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Estudos Estratégicos Internacionais.

Aprovada em: Porto Alegre, 31 de março de 2016.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Érico Esteves Duarte – Orientador

UFRGS

Profª. Dra. Analúcia Danilevicz Pereira

UFRGS

Prof. Dra. Sonia Maria Ranincheski

EGN

Prof. Dr. André Panno Beirão

EGN

A Silvia, Miguel, Gonzalo e Larissa.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, exponho meus agradecimentos a CAPES, pelo apoio financeiro proveniente deste, o auxílio através de bolsa de estudos, permitiu a participação em eventos da área, assim como a realização da presente pesquisa, isto demonstra o interesse em fomentar a pesquisa no Brasil no âmbito das Relações Internacionais, a qual incentiva a estudantes do ensino superior, em darem continuidade aos seus estudos nos cursos de Mestrado e Doutorado, como também, agradeço ao Brasil por me acolher como país de residência e me permitir realizar minha formação acadêmica.

Agradeço-lhe a Universidade Federal do Rio Grande do Sul pela possibilidade de realizar meus estudos em nível de Pós-Graduação numa universidade federal de renome, assim como estendo minhas gratificações ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais, o qual me outorgou a possibilidade de dar continuidade à minha pesquisa, iniciada na graduação em Relações Internacionais na Universidade do Vale do Itajaí, neste sentido, amplio os agradecimentos ao prof. Paulo Jonas Grando de mencionada instituição, pela instigação no campo acadêmico em pesquisar sobre o tema em questão nesta dissertação, ainda e muito importante, um profundo agradecimento ao meu orientador, Prof. Dr. Érico Esteves Duarte, o qual sem a orientação dele, não haveria esta pesquisa, ademais da disponibilidade e generosidade em compartilhar seu conhecimento em cada debate sobre esta dissertação. Aos demais docentes do PPGEEL, meu muito obrigado pelo conhecimento ministrado durante as aulas de mestrado,

Meu agradecimento também aos membros da secretaria deste programa, pela preocupação, tanto no processo seletivo, assim como a qualquer solicitação o questionamento realizados a estes. Ainda, agradeço meus colegas Guilherme Moreira Dias, Larissa Cristina Dal Piva, Luciano da Silva Colares, Rafael Francisco França, Tamiris Pereira dos Santos, Viviane Bischoff, Yasmin Mohammed, a vocês, muito obrigado pelos debates realizados, a troca de informações assim como a colaboração durante a pós-graduação.

Agradeço a minha esposa, Larissa Zimmermann, pelo incansável apoio durante esta pesquisa, de sua parte nunca faltou seu incentivo em continuar estudando, a ti dedico todo este esforço. Aos meus pais e meu irmão dedico meu agradecimento pelo apoio e paciência durante este período assim como o incentivo ao estudo e a transferência de valores os quais levarei comigo sempre, a vocês, obrigado.

"Si quieres construir un barco, no empieces por buscar madera, cortar tablas o distribuir el trabajo. Evoca primero en los hombres y mujeres el anhelo del mar libre y ancho"

Antoine de Saint-Exupéry (1948).

RESUMO

Com o advento das tecnologias e o anseio por energia e minerais, tornou-se necessário buscar no mar novas descobertas com o intuito de suprir esta demanda, neste sentido, as recentes descobertas apresentaram que existe um potencial de riquezas além das 200 milhas marítimas, positivadas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), neste aspecto, busca-se apresentar as ações que estão sendo realizadas por parte da Argentina, Brasil e Uruguai para estender a suas respectivas soberanias sob a Plataforma Continental até 350 milhas marítimas em consonância com a CNUDM. Nesta perspectiva, observa-se que as áreas pleiteadas apresentam-se como estratégicas para estes países, neste quesito, as ambições em matéria de potencial destas áreas, impulsionaram a vontade política em ampliar o domínio soberano de acordo com o artigo 76º da presente convenção. No contexto de desafios, amplia-se para a questão da aprovação do pleito e na capacidade de preservação destes espaços.

Palavras-chave: Plataforma continental. CNUDM. Estratégicas. Potencial.

RESUMEN

Con el progreso de las tecnologías y la necesidad por energía y minerales, fue necesario buscar en el mar nuevos yacimientos con el fin de suplir esta demanda, en este sentido, las recientes descubiertas presentan que existe un potencial de riquezas mas allá de las 200 millas marítimas, positivadas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), en este aspecto, se busca presentar las acciones que se están siendo realizadas por parte de Argentina, Brasil y Uruguay para extender sus respectivas soberanías sobre la Plataforma Continental hasta 350 millas marítimas en consonancia con la CNUDM. En este sentido, se observa que las áreas demandadas se presentan como estratégicas para estos países, por lo tanto, las ambiciones sobre el potencial de sus áreas en el mar, la impulsión de la voluntad política en ampliar el dominio soberano de acuerdo con el artículo 76° de la convención. Sobre los desafíos, el enfoque se basa en la aprobación de las demandas nacionales y en la capacidad de protección de estos.

Palabras clave: Plataforma continental. CNUDM. Estratégicas. Potencial.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa com a zona compreendida até 350 milhas marítimas a partir da linha de base.....	47
Figura 2 – Origem das importações dos EUA de Petróleo e derivados.....	87

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMRJ	Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro
ANCAP	Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland
ARA	Armada Argentina
ASECMAR	Réforme du Secteur de la Sécurité dans le Golfe de Guinée
BRICS	Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul
CARICOM	Comunidade do Caribe
CELAC	Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos
CDI	Comissão de Direito Internacional
CDS	Conselho de Defesa Sul-Americano
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CLCS	Commission on the Limits of the Continental Shelf
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CIRM	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
COALEP	Comisión Asesora del Poder Ejecutivo para el Establecimiento del borde exterior de la Plataforma Continental
CONICET	Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
COPLA	Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental.
DHN	Diretoria de Hidrografia e Navegação
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral
END	Estratégia Nacional de Defesa
EUA	Estados Unidos da América
EUNAVFOR	European Union Naval Force
EXOCET	Míssil Anti-navio de Médio Alcance
FAB	Força Aérea Brasileira
FARC	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia–Ejército del Pueblo
GT LEPLAC	Grupo de Trabalho do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
LEPLAC	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
MB	Marinha do Brasil
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MEKO	Mehrzweck-Kombination

NAe	Navio Aeródromo
NGDC	National Geophysical Data Center
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
ONU	Organização das Nações Unidas
OPV	Offshore Patrol Vessels
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
OTAS	Organização do Tratado do Atlântico Sul
PC	Plataforma Continental
PETROBAS	Petróleo Brasileiro S.A.
PDN	Política de Defesa Nacional
PNRM	Política Nacional para os Recursos do Mar
PRM	Programa de Reparcelamento da Marinha
PROSUB	Programa de Desenvolvimento de Submarinos
REMLAC	Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira
ROU	República Oriental del Uruguay
SAR	Save and Rescue
SECIRM	Secretaria Executiva da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
TIAR	Tratado Interamericano de Assistência Recíproca
UNASUL	União de Nações Sul-Americanas
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a educação, a Ciência e a Cultura.
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
U.S. AFRICOM	United States Africa Command
U.S SOUTHCOM	United States Southern Command
YPF	Yacimientos Petrolíferos Fiscales
ZEE	Zonas Economias Exclusivas
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	A APLICABILIDADE DA EXPANSÃO ATÉ 350 MILHAS MARÍTIMAS: DO DIREITO INTERNACIONAL AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS	18
2.1	O Direito do Mar e sua evolução	18
2.2	Compreendendo a Comissão de Limites da Plataforma Continental: composição e funções	24
2.3	Compreendendo o artigo 76 da CNUDM	26
2.4	Compreendendo o Pé do Talude	29
3	BASES TEÓRICAS DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS: SOBERANIA E PODER NOS DOMÍNIOS MARÍTIMOS	32
3.1	Poder e Soberania no Realismo de Morgenthau	32
3.2	Concorrência por Segurança e Poder no Realismo Estrutural de Waltz e Mearsheimer	33
3.3	Comando e Exercício do Uso dos Mares em Corbett e o conceito de alianças em Walt	38
3.4	A expectativa de concorrência na expansão das soberanias marítimas no Atlântico Sul	41
4	A QUESTÃO DA SOBERANIA POLÍTICO-ECONÔMICA ATÉ 350 MILHAS MARÍTIMAS: ARGENTINA	45
4.1	A Argentina até 350 milhas marítimas: a construção da demanda nacional.....	45
4.2	A questão das Ilhas Malvinas.....	47
4.3	A Argentina e a Antártida	50
4.3.1	<i>O Tratado Antártico</i>	51
4.4	Considerações sobre a demanda da Argentina.....	52
5	A QUESTÃO DA SOBERANIA POLÍTICO-ECONÔMICA ATÉ 350 MILHAS MARÍTIMAS: BRASIL	54
5.1	O Brasil até 350 milhas marítimas: a construção da demanda nacional	54
5.2	Da CLPC aos resultados.....	57
5.2.1	<i>A contestação por parte dos EUA</i>	59
5.3	Considerações da seção	60
6	A QUESTÃO DA SOBERANIA POLÍTICO-ECONÔMICA ATÉ 350 MILHAS MARÍTIMAS: URUGUAI	61
6.1	O Uruguai até 350 milhas marítimas: a construção da demanda nacional e suas conclusões	61

6.1.1	<i>A contestação por parte da Argentina</i>	64
6.2	Considerações da seção	65
7	OS LIMITES DE PODER NAVAL ARGENTINO, BRASILEIRO E URUGUAIO.	67
7.1	As implicações da demanda na Argentina	67
7.2	As implicações na demanda do Brasil	71
7.3	As implicações na demanda do Uruguai	75
7.4	Considerações da seção	77
8	OS DESAFIOS NA AGENDA DE SEGURANÇA E A CONVERGÊNCIA NO ÂMBITO DA ZOPACAS	79
8.1	ZOPACAS e a procura pela segurança marítima regional.....	79
8.2	A presença das grandes potências na região	82
8.3	Desafios na região – em direção a uma Aliança Marítima do Cone Sul?.....	90
9	CONCLUSÃO	97
	REFERÊNCIAS	101

1 INTRODUÇÃO

Esta dissertação tem como por objetivo, apresentar as ações da Argentina, Brasil e Uruguai no âmbito marítimo para expandir as suas soberanias nas respectivas Plataformas Continentais até 350 milhas marítimas, como estipulado pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar - CNUDM. Por consequência, este trabalho busca apresentar também as implicações que estas demandas podem ocasionar no âmbito internacional e ainda, diante de um cenário mais disputado e de maior projeção de poder, a respostas das grandes potências à expansão das soberanias dos países estudados.

Se observou neste trabalho, que os Estados possuíam todas as condições e recursos para ampliar sua soberania até 350 milhas marítimas, a morfologia do território submerso, propicia que os Estados busquem seus direitos amparados pelo Artigo 76 da mencionada convenção, nesta linha, os três países apresentaram as suas demandas perante a Comissão de Limites da Plataforma Continental - CLPC as quais apresentaram os pareceres para os respectivos países, no entanto, as demandas ocasionaram a contestação por parte de outros países de maior transcendência na política internacional como Estados Unidos e o Reino Unido, entre outros, de importante relevância no mundo.

O ponto central desta dissertação, sua justificativa, se deposita em que os países aqui estudados, possuíam as capacidades e requisitos necessários para realizar a sua expansão até 350 milhas marítimas, e neste aspecto, propiciaria a estes a possibilidade de explorar as riquezas destes espaços, mesmo que já fizessem este processo nas suas respectivas Zonas Economias Exclusivo (ZEE) de 200 milhas marítimas, a possibilidade de explorar uma área maior de riquezas, lhe concederia aos países a oportunidade de extrair e auxiliar para o processo do desenvolvimento nacional, um numero importante de minerais contidos na Plataforma Continental, ademais, o trabalho procura analisar as consequências destas ações de expansão, como estas se traduzem na esfera internacional e observar, quais capacidades os países aqui estudados, possuem para proteger elas.

No entanto, ao analisar numa perspectiva macro, a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul – ZOPACAS, esta apresenta um panorama distinto do proposto nas bases da criação da Zona, já que a mesma possui como objetivo, a não ingerência das grandes potências na região, no entanto, ao se observar a realidade atual, apresenta-se que o Atlântico

Sul ingressou nos cálculos estratégicos dos atores internacionais de relevância, em virtude de dois fatos, o primeiro, o grande número de reservas energéticas nos litorais, tanto sul-americano quanto africano, apresentou uma alternativa para suprir as demandas das grandes potências, e em segundo ponto, a articulação multilateral apresentada, e aprovada no âmbito da ONU, contrariou o planejamento idealizado pelas grandes potências, os quais buscavam reproduzir no sul, o modelo de integração, de aliança, elaborado no norte, podendo assim, os grandes atores, intervir nas questões da região, portanto, o atual modelo se opõe as vontades dos grandes centros de poder.

Em virtude disto, o problema de pesquisa que centra este trabalho é: quais ações Argentina, Brasil e Uruguai desenvolveram para ampliar a sua soberania sob a Plataforma Continental até 350 milhas marítimas? O qual amplia para outro questionamento: quais as implicações neste processo dos países? E da mesma maneira, quais capacidades os países estudados possuem para proteger a suas respectivas soberanias?

Para a execução das questões propostas neste trabalho, o mesmo se divide em seis capítulos, excetuando a introdução e a conclusão, os quais serão descritos a seguir, mantendo a ordem proposta. Para o cumprimento desta dissertação, se utilizaram documentos e relatórios oficiais, assim como a perspectiva de acadêmicos no campo das relações internacionais e grandes juristas no campo do direito internacional para a elaboração do presente trabalho. Neste sentido, o presente estudo, se qualifica como qualitativo, já que permite através da análise dos fatos, estudar as intenções dos Estados e suas devidas ações.

O primeiro capítulo - A aplicabilidade da expansão até 350 milhas marítimas: o progresso no campo do direito internacional – se propõe a apresentar a evolução no campo do direito internacional, dos limites das nações no mar e como o desenvolvimento de um marco jurídico evoluiu em virtude da expansão dos países a outros povos, em si, como o comércio contribuiu para alcançar uma convenção como a que rege neste momento, ainda, o mesmo ao alcançar as atuais normas internacionais para os limites no mar, aborda acerca dos três pontos chaves no processo de expansão da soberania na Plataforma Continental, o primeiro, a compreensão da comissão que avaliará o processo das nações, denominada de Comissão de Limites da Plataforma Continental, a qual, de maneira interna, avaliara se a demanda nacional esta de acordo com o estabelecido na presente Convenção e também, se as informações científicas proporcionadas pelos Estados comprovam o prolongamento natural do território, o segundo tem como por objetivo, apresentar o Artigo 76, ponto chave dentro da CNUDM para

os Estados ampliarem a sua soberania até 350 milhas marítimas e sua perspectiva híbrida, ao abordar questões científicas como a apresentação de dados geológicos e por outro lado, buscar no campo político a cooperação para a execução desta tarefa, assim como, a solução de litígios fronteiriços que vão de encontro com as propostas de expandir a soberania até 350 milhas marítimas.

O terceiro capítulo - Bases teóricas das relações internacionais: soberania e poder nos domínios marítimos – busca apresentar a perspectiva teórica desta dissertação, explanando acerca de conceitos como soberania e poder no campo das relações internacionais, para isto o mesmo subdividem-se em quatro partes, na qual, na primeira se procura apresentar o conceito de poder e soberania em Morgenthau, neste, as ambições dos Estados no plano internacional se fundem com suas capacidades, as quais não se limitam a questões militares, em segundo aspecto, se observa poder e segurança no realismo estrutural de Waltz e Mearsheimer, conceitos como estabilidade e instabilidade norteiam as ações dos Estados, ademais, à anarquia do sistema propicia a expansão das suas ambições e aliado ao multilateralismo, amplia a concorrência entre Estados.

Ainda na perspectiva teórica, a terceira parte deste trabalho aborda os conceitos de Corbett sobre comando e exercício do uso dos mares e também o conceito de alianças em Walt, esta seção tem como por objetivo, trazer à discussão, os apontamentos realizados por Corbett sobre o controle das vias marítimas e o emprego de forças conjuntas para a obtenção de ganhos no teatro de operações, já em Walt, busca-se apresentar as contribuições do autor no campo de alianças, como os Estados atuam frente às ameaças e como se alinham no campo internacional. Por fim, se busca apresentar as concorrências entre os países abordados nesta dissertação, como se interpreta entre os três, o aumento da soberania sob a Plataforma Continental, as concorrências que podem ser geradas em virtude das riquezas, assim como as assimetrias entre eles.

O quarto capítulo, intitulado de - A questão da soberania político-econômica até 350 milhas marítimas: argentina, busca já ingressar, assim como os próximos dois capítulos, nos estudos de cada país sobre as ações realizadas para ampliar a soberania de acordo com o previsto na CNUDM, neste caso da Argentina, procura-se abordar a evolução dos limites marítimos no país e posteriormente as ações nacionais executadas para comprovar a prolongação do território além das 200 milhas, o capítulo também aborda a questão da soberania sob as Ilhas Malvinas/Falklands assim como a reivindicação por parte da Argentina

de uma área da Antártida, para isto, se observa o Tratado Antártico e seus devidos artigos que vedam a reivindicação de posses por parte dos Estados.

Assim como a Argentina, o Brasil buscou realizar sua demanda, o quinto capítulo - A questão da soberania político-econômica até 350 milhas marítimas: Brasil, as dimensões continentais do país propiciam naturalmente buscar o direito adquirido em confirmar o prolongamento natural da Plataforma Continental, neste sentido, procura-se apresentar as medidas conduzidas pelo país para ampliar a sua soberania, ainda, se observa a segunda apresentação realizada pelo país assim como a contestação por parte dos Estados Unidos em virtude de incongruência de dados.

Na mesma linha que os dois países anteriores, o Uruguai também busca confirmar o prolongamento natural submarino do território, assim como construído nos capítulos anteriores sobre os Estados, neste se apresenta também o progresso interno das normas sobre o mar, assim como a nacionalização dos pressupostos legais estabelecidos na CNUDM, ainda, cita-se a construção da demanda nacional e a contestação por parte da Argentina sobre os limites entre os dois países, estes já negociados no Tratado do Rio da Prata e seu Frente Marítimo.

O sétimo capítulo trabalha as capacidades dos países abordados, intitulado de - Os limites de poder naval argentino, brasileiro e uruguaio, o mesmo procura apresentar as estratégias nacionais para defesa do território, ainda, se aborda as capacidades que os Estados possuem para proteger as suas soberanias, na mesma linha, descreve os equipamentos no campo militar que os três países possuem para defender tanto o espaço em 200 milhas, quanto a provável ampliação até 350, ainda, se busca tecer algumas críticas sobre a dificuldade de enfrentar possíveis ameaças à soberania.

O oitavo e último capítulo - Os desafios na agenda de segurança e a convergência no âmbito da ZOPACAS abordam as implicâncias e consequências na ampliação da soberania até 350 milhas marítimas, a aplicabilidade dos conceitos apresentados no início do trabalho no campo teórico, auxiliam na construção desta última parte, neste sentido, a inserção da ZOPACAS no debate permite formular algumas críticas aliado a posição da Zona frente às novas ameaças e a agenda das grandes potências.

Diante do proposto, esta dissertação conseguiu responder os questionamentos propostos para a mesma. A construção linear desta dissertação permitiu uma análise densa a

partir do progresso das normas internacionais no âmbito marítimo e a construção no curso da história das nações, dos seus anseios no mar e o estabelecimento dos seus respectivos limites, diante do proposto, conseguiu-se identificar as implicações das demandas nacionais e os atuais desafios das nações na construção de mecanismos de defesa na Zona Econômica Exclusiva.

2 A APLICABILIDADE DA EXPANSÃO ATÉ 350 MILHAS MARÍTIMAS: DO DIREITO INTERNACIONAL AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS

O progresso das normas jurídicas através de convenções permitiu que os Estados pudessem executar algumas medidas. No progresso histórico da formação dos Estados, a construção de fronteiras conduziu a definição dos limites geográficos entre as nações, estas demarcaram a abrangência territorial do poder soberano da nação, tanto no campo jurídico quanto no estratégico, neste sentido, tratados e resoluções determinaram as demarcações geográficas das nações.

No pressuposto de demarcação de limites soberanos no continente, ou seja, no espaço físico da nação, torna-se simples realizar estas demarcações e as mesmas, são claramente visíveis perante as partes, ou seja, não há alterações bruscas ou pontos duvidosos que dificultem o reconhecimento do limite do país já que acidentes geográficos se tornam o ponto de estabelecimento da fronteira. Entretanto, esta tarefa apresenta uma complexidade quando abordada o estabelecimento do limite soberano no mar, já que não há acidentes geográficos que a determinem ou pontos fixos que limitem isto e torna-se necessário o estabelecimento de normas que apresentem tais limites.

O presente capítulo tem como objetivo apresentar a evolução do direito do mar desde os primeiros esforços em estabelecer os mencionados limites até a CNUDM, comumente denominada de Convenção de Montegobay de 1982, para posteriormente, avaliar estes limites sob uma perspectiva teórica e estratégica a qual auxiliara o curso de estudo ao longo da presente dissertação de mestrado.

2.1 O Direito do Mar e sua evolução

Desde os primórdios da humanidade, o homem lançou-se em busca de novos espaços, de conquistas e posteriormente, de mercados. As ambições da sociedade conduziram a conflitos, os quais se replicaram na esfera oceânica, em virtude da disputa por espaços ou por rotas, estas conduzidas pelas grandes potências, neste sentido, o mar foi o espaço estratégico mais disputado durante as expansões comerciais europeias e estes momentos beligerantes, apresentaram a necessidade de pautar este espaço com normas jurídicas, para pôr fim aos diversos conflitos surgidos, principalmente na Europa. Este debate já deixava de ser pacífico no direito romano, em buscar compreender se o mar era *res omnium communis*, algo que

pertence a todos, ou *res nullius*, algo que não pertence a ninguém, mas que pode vir a ser apropriado caso houvesse um título jurídico que vincule a coisa (mar) à pessoa (PEREIRA, 2009).

Este embate produzia-se em virtude de que se era livre este espaço e ninguém poderia se apropriar dele, o mesmo poderia ser usufruado por todos, neste sentido, os pescadores do mediterrâneo durante o império romano, poderiam se abastecer do que o mar tem a oferecer, logo, o fruto de sua pesca seria deles, já que os mesmos realizaram o trabalho, portanto, isso representava um desvio de normas. Consequentemente, os romanos desenvolveram o primeiro estatuto do mar, os quais determinavam a livre navegação o comércio e a pesca no Mar Mediterrâneo, com base no *res omnium communis*. Entretanto, a lógica de ser de todos, não se aplicava já que o império romano detinha o controle de todo os espaços no Mediterrâneo, traduzindo-se assim no conceito de *mare nostrum*– mar de todos nós, no caso, dos romanos.

Na progressão das potências europeias em buscar novas terras e na ampliação das rotas comerciais, desenvolvem-se duas correntes jurídicas com o intuito de buscar normatizar o espaço marítimo, neste caso, o *Mare Clausum* e o *Mare Liberum*, os quais, justificadas pelas potências da época (Espanha, Holanda, Inglaterra e Portugal), procuravam impor sua influência para obter maiores rotas e assim, bloquear a progressão comercial das potências.

Neste contexto, o *Mare Clausum* (mar fechado) colaborava com a tese das grandes potências em serem detentoras das rotas descobertas, historicamente, Espanha e Portugal defendiam esta visão. Em 1455, o papa Nicolau V na bula *Romanus Pontifex* proibia a navegação nos mares exclusivos portugueses, sem a autorização do rei D. João II, assim como D. Manuel I e no lado espanhol, os reis católicos e Carlos V, consagraram o princípio de ‘mar fechado’. Esta linha jurídica ganhou força novamente, quando Henrique IV, rei de Castela, assinou entre Portugal e Castela o tratado de Alcáçovas em 1479, aceite pelo Papa em 1491, que reconhecia a exclusividade da navegação de Portugal para sul das Canárias, mas a soberania castelhana deste território, assim como as terras, o mesmo direito, afirmar-se-ia em todos os espaços descobertos pelas duas potências ultramarinas, assegurando assim os fluxos comerciais e a manutenção das rotas descobertas. O tratado de Tordesilhas, em 1494, reafirmaria a tese do ‘mar fechado’, já que assegurava as novas descobertas e os espaços a serem descobertos.

Com a ascensão da França, Holanda e Inglaterra nos mares, os mesmos começaram a reivindicar e apoderar-se das rotas por meio da força, com objetivos militares e expansionistas, põem em xeque o *Mare Clausum* ibérico e o mesmo acabaria com o desmantelamento da frota espanhola e portuguesa por parte dos ingleses na Batalha de Gravelines em 1588. Mesmo os britânicos sendo claramente opositores à tese ibérica de ‘mar fechado’, aplicaram o mesmo no Canal da Mancha e no Mar do Norte no século XVI, como também nos demais territórios ultramarinos ingleses.

A presença de outras potências comerciais e marítimas na Europa, haver-se-ia de buscar um conceito que representa-se na oposição ao ‘mar fechado’, para isto, torna-se necessário resgatar a obra *Mare Liberum*¹ do jurista holandês Hugo Grotius escrita em 1609, o qual fundamentara a liberdade do espaço marítimo para fins de navegação e comércio, justificado com base no progresso de outras potências marítimas e principalmente, pelo avanço da Holanda nos mares a qual contestava o modelo de *Mare Clausum* apresentado por Espanha, Inglaterra e Portugal.

O pilar central do pensamento de Grotius se baseia em que os Estados podem exercer soberania e certa restrição de navegação dentro da sua soberania, entretanto, a navegação e o comércio não podem ser bloqueados por nenhuma nação, isto fortalecia a expansão comercial da Holanda, principalmente para a Ásia, no qual os portugueses detinham o controle. Por isso, nessa tese de ‘mar aberto’ colaborava para enfraquecer o domínio lusitano no comércio internacional.

A tese de Grotius foi reforçada um século mais tarde através da obra publicada em 1702 ou 1703, “*De Domino Maris*”, o jurista holandês Cornelius van Bynkershoek, ao abordar a questão do Mar Territorial, enunciou a regra “*protestatem terrea finiri ubi finitur armorum vis*”, a qual produzia uma uniformidade à norma estabelecendo que o limite soberano dos estados fosse a distância limite de um tiro de canhão situado na costa, sobre linha de maré baixa. Esta ideia consolidava o princípio da liberdade dos mares, e estipulava uma norma definitiva no ordenamento jurídico internacional, entretanto, carecia de uma precisão referente à distância alcançada por um tiro de canhão, já que o pensamento de Bynkershoek, apenas apresentava um marco, mas não uma distancia (ACCIOLY, 2014). Outro dos critérios adiantados nesta altura para fundamentar o pensamento holandês seria o

¹ O nome da obra para a tradução em inglês é: The freedom of the Seas, a teoria de ‘mar aberto’ leva este nome em virtude de ser o título da obra e atribuir-se a ele o desenvolvimento desse embasamento jurídico.

uso da linha do horizonte, o qual poderiam se alegar que seriam 3 milhas marítimas a distância do Mar Territorial. Os defensores desta perspectiva alegavam que tudo aquilo que era visível desde a costa, seria espaço do Estado ribeirinho, entretanto, derruba-se este fundamento com base em que desde o topo do mastro de uma grande embarcação, o alcance da vista é de 13 milhas marítimas e se o território apresentar acidentes geográficos, a distância aumenta para 15 milhas marítimas.

Apenas em 1782, Ferdinando Galiani com base no critério estabelecido por Bynkershoek, traduzira de uma maneira mais clara o conceito de alcance das armas, através da comprovação de que este alcance máximo equivale ao tiro de um canhão, a qual, alcança 1 léguas marítima ou 3 milhas marítimas, isso põe um ponto final acerca da dúvida jurídica iniciada em Grotius e abandonando a ideia de limite soberano com base na distancia visualizada a olho nu, desta maneira, nascia a tese de que a dimensão do mar territorial de cada nação seria a medida apresentada por Galiani (MELLO, 2004), isto transformou-se em regra e universalizou a norma, impedindo a progressão de poder por parte de nações mais poderosas. No caso temporal, um alcance maior do poder de fogo britânico, em virtude de que em 1718, a Inglaterra promulgou uma serie de atos os quais apresentavam claras pretensões de controle dos espaços marítimos adjacentes a sua soberania já que determinava que sua armada poderia abordar e capturar embarcações até 100 léguas marítimas ou 300 milhas marítimas que praticassem ações contrarias as normas britânicas, principalmente em matéria de comércio, mantendo assim a hegemonia inglesa no mundo (GONZALEZ, 2014).

Este progresso normativo jurídico sobre a liberdade dos mares principalmente, o qual acarretara na construção de regras para o estabelecimento da soberania dos Estados, se da mediante uma construção da evolução comercial das nações, a busca por mercados e em recursos alimentícios no mar (pesca). Entretanto, as normas estabelecidas ao longo da história através da distância das armas de fogo e da livre navegação nos espaços marítimos necessitavam de um embasamento mais claro, ou seja, uma regulamentação através de tratados ou convenções que legitimasse os costumes jurídicos adotados no passado. Neste sentido, as convenções de Genebra em 1958 e posteriormente, Montego Bay em 1982 foram cruciais para estabelecer normas no âmbito marítimo (VARELLA, 2012).

Anteriormente a este momento, em 1930, durante a Conferência de Haia, as vocações expansionistas dos Estados, buscaram abordar a largura do mar territorial dos mesmos, sem apresentar sucesso. Neste aspecto, as soberanias foram demarcadas mediante ações

unilaterais, assim em outubro de 1946, a Argentina reivindicou sua plataforma continental, posteriormente em 1947, Chile e Peru fizeram o mesmo e em 1950 o Equador. Estas medidas buscavam afirmar seus direitos soberanos sob uma faixa de 200 milhas marítimas, com o intuito de controlar o acesso das frotas pesqueiras e os estoques de cardumes nas respectivas regiões (AMARAL JUNIOR, 2008).

Após o fim da II Guerra Mundial, uma proclamação dos EUA, a qual é conhecida como a Proclamação de Truman de 28 de setembro 1945² (TRUMAN, 1945), quando o mesmo declarou que a área marinha era parte do Estado costeiro e que o mesmo possuía direitos sobre todos os recursos deste espaço³. O critério sugerido por Truman foi o ponto de partida para o desenvolvimento de um conceito jurídico baseado na compreensão geológica de que a Plataforma é uma prolongação rochosa do continente que faz parte do território dos Estados costeiros.

Nas primeiras instancias das Nações Unidas, os assuntos relativos ao Direito do Mar, tornaram-se pertinentes nas discussões da organização, neste aspecto, em 1947 a Assembleia Geral da ONU criou a Comissão de Direito Internacional a qual tinha como objetivo o desenvolvimento do Direito Internacional e sua codificação e ademais, a preparação de esboços de convenções sobre o direito marítimo. Neste sentido, a CDI elaborou uma lista de materiais os quais considerava que deviam ser codificados, neste quesito, a Plataforma Continental, avaliou-se como necessária de estabelecimento de regime jurídico, nesta linha, os trabalhos elaborados ao longo dos anos, os quais buscavam apresentar normas jurídicas para os espaços marítimos, culminaram com a convocação através da resolução 1105 da ONU, portanto, de 24 de fevereiro a 2 de abril de 1958, realizou-se a I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em Genebra, baseada nos trabalhos realizados pela CDI.

A trajetória temporal da concepção da CNUDM inicia-se em 1967 em virtude da “Declaração e Tratados Relativos à Utilização Exclusiva para Fins Pacíficos dos Fundos Marinhos e Oceânicos além dos Limites da Jurisdição Nacional Atual, e à Exploração de Seus Recursos no Interesse a Humanidade”. Esta declaração, apresentada pelo embaixador Arvid Pardo, representante de Malta na Organização das Nações Unidas argumenta sobre a

² O texto original consta como “Presidential Proclamation 2667, 28 september 1945 with Respect to Natural resources of the Subsoil and Sea-bed of the Continental Shelf, 10, Federal Register 12303, EEUU”.

³ Maria Inês Chaves de Andrade (1994), através da sua obra A Plataforma Continental brasileira, considera o momento de nascimento da terminologia Plataforma Continental, o dia em que Truman proferiu tais declarações, nas quais se baseavam no sentido geomorfológico, e não no jurídico.

quantidade de recursos e a exploração dos mesmos, os quais se encontravam além dos limites soberanos no mar, e mostrava que a Convenção de Genebra de 1958 não se adequava mais a nova realidade. As palavras do diplomata abriram o precedente para que em 18 de dezembro de 1967, a Assembleia Geral da ONU adotasse a resolução 2.340, esta medida criava um comitê que seria encarregado de efetuar estudos acerca da utilização pacífica e exploração econômica dos fundos oceânicos (AMARAL JUNIOR, 2008).

Posteriormente, a resolução 2.750 de 17 de dezembro de 1970 da Assembleia Geral da ONU convocou a Conferencia Internacional sobre Direito do Mar, a qual determina ao Comitê de Fundos Marinhos elaborar uma lista com os temas a serem abordados na Terceira Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar. Entre estes, foram inseridos tópicos como a criação de um regime para o fundo dos mares, subsolo e o alto-mar, a plataforma continental, o mar-territorial e a zona contigua. Estes tópicos irão formar parte, posteriormente, a atual convenção.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁴, concluída 10 de dezembro de 1982 durante a XII sessão realizada na cidade de Montegobay, na Jamaica, apresentava os pontos abordados nas abordagens anteriores para o desenvolvimento de uma norma jurídica atualizada, em substituição à Convenção de Genebra. Esta nova norma rege as relações jurídicas marítimas e, ademais, estabelece os limites soberanos dos Estados nos espaços marítimos (SOARES, 2002). O desenvolvimento da CNUDM decorre do fato de que a Convenção de Genebra de 1958 não atendia mais os interesses dos Estados e também não refletia as condições no cenário internacional, portanto, um novo texto deveria ser elaborado. O preâmbulo da CNUDM apresenta os principais objetivos da mesma, a qual a Convenção anterior não apresentara:

Animados do desejo de solucionar, num espírito de compreensão e cooperação mútuas, todas as questões relativas ao direito do mar [...]. Reconhecendo a conveniência de estabelecer por meio desta Convenção, com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica para os mares e oceanos [...] e promova os usos pacíficos [...], a utilização equitativa e eficiente de seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho [...]. (CNUDM, 1982, p. 2).

⁴ A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi assinada em 10-08-1982 em Montego Bay, Jamaica e entrou internacionalmente em vigor em 16/11/1994, após a 60ª ratificação.

A CNUDM apresentou o conceito de Zona Econômica Exclusiva (ZEE), o qual estipula que a mesma está situada além do mar territorial, adjacente a este, não podendo exceder a distância de 200 milhas marítimas a partir da linha de base (SOUZA, 1999), na qual neste espaço, o Estado costeiro exerce direito soberano de exploração dos recursos naturais vivos ou não vivos nas águas, no leito do mar e no seu subsolo.

Na definição da Plataforma Continental, a Convenção de Montegobay menciona que este espaço compreende o leito e o subsolo além do mar territorial e que o limite do mesmo será de 200 milhas marítimas ou até o bordo exterior da margem continental. Nesta área, o Estado exerce sua soberania e, com isto, o direito de explorar economicamente suas riquezas assim positivadas no artigo 77 da convenção.

A preocupação com o desenvolvimento, a segurança e a preservação do ambiente, conduziu à elaboração das convenções acima citadas. Neste aspecto, tanto a Convenção de Genebra de 1958 quanto a Convenção de Montegobay de 1982 apresentam uma solução que garante segurança jurídica aos Estados no que confere aos limites soberanos sobre a plataforma continental. Dado que o espaço marítimo é patrimônio da humanidade e, portanto, a proteção tanto no âmbito de defesa, como no ambiental foi fundamental para a elaboração de normas comuns entre os Estados, para a qual Montegobay representa um grau de progresso que garante a soberania, a possibilidade de proteção ambiental destes espaços e ademais, a possibilidade de expandir a soberania dos Estados na plataforma continental (GONZALEZ, 2014).

2.2 Compreendendo a Comissão de Limites da Plataforma Continental: composição e funções

Na instância em que um Estado apresenta seus respectivos levantamentos técnicos e suas devidas conclusões acerca da expansão da sua soberania até 350 Milhas Marítimas, as mesmas devem ser apresentadas a um órgão competente, o qual interpretara estas informações e apresentara um parecer sobre este pedido, no âmbito da Organização das Nações Unidas, quem executa esta função de receber os processos e anunciar pareceres é a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC). Compete-lhes, portanto à Comissão, a interpretação e aplicação do artigo 76 da CNUDM para considerar favorável ou não o pedido

do Estado costeiro e se o mesmo, e ainda, se o pedido é parcialmente aceito, havendo pedidos de reconsideração sobre algumas áreas.

A comissão tem seu início declarado na instância da negociação da Convenção, mais precisamente durante a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em virtude de existir um órgão que realizasse este processo analítico, ainda, a criação da Comissão afastava a ideia de que os Estados, de maneira unilateral e sem consulta a outras nações, decidissem ampliar sua soberania sob um patrimônio comum da humanidade. Desde a sua atuação, 59 Estados enviaram propostas para expandir suas respectivas soberanias, em separado ou em conjunto com outros Estados.

A CLPC é composta por 21 membros os quais devem ser peritos em geologia, geofísica ou hidrografia e ainda, serem oriundos dos estados partes da Convenção, os mesmos contam com um mandato de cinco anos, podendo ser reeleitos, cabendo ao Estado patrocinador da sua candidatura, efetuar o custeio do profissional durante o mandato de 5 anos (CNUDM, Anexo II, art. 2). No ano 2000, ficou estabelecido mediante a Assembleia Geral da ONU sob-recomendação da CLPC, que criar-se-ia um fundo com o intuito de custear as despesas dos peritos de países em desenvolvimento.

De acordo com a CNUDM, à CLPC tem como incumbência examinar os elementos técnicos apresentados pelos Estados costeiros sobre a extensão da sua soberania sob a Plataforma Continental e analisá-los com base no Artigo 76 da Convenção para posteriormente, apresentar um veredito sobre a solicitação e como segundo ponto da CLPC, a mesma pode prestar assessoria científica e técnica, caso o Estado costeiro o requerer, durante a elaboração da proposta. Caso seja pertinente, a CLPC poderá consultar outros órgãos, neste caso a Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO, e a Organização Hidrográfica Internacional (CNUDM, Anexo II, art. 3, § 2).

Mesmo com o viés técnico científico da Comissão, a mesma interpreta e aplica a norma, em si, todas as propostas de ampliação, mesmo com todos os levantamentos realizados pelos Estados e com as contribuições científicas que apresentam para comprovar a prolongação e justificar a sua expansão, todas são avaliadas sob um prisma jurídico, e neste aspecto, pode tecer-se uma crítica à CLPC, já que a mesma não possui juristas no seu quadro de avaliação, o Anexo II da CNUDM não menciona a convocação de juristas ou que os mesmos venham a compor o quadro de avaliações da Comissão, portanto, a CLPC se torna

apenas uma operadora da convenção e os Estados devem acatar as recomendações ministradas pelos membros técnicos.

Neste aspecto, a CLPC apenas discursa sobre a ampliação soberana e a aplicabilidade do Artigo 76, outros questionamentos como linha de base, por exemplo, não competem de julgamento e interpretação da Comissão, apenas no caso de interpretação da linha de base para pedidos referentes à expansão até 350 milhas marítimas, mas se remetem apenas a solicitações técnicas para interpretação, cabendo às devidas resoluções jurídicas para os mecanismos apresentados pela Convenção na parte XV, no qual se formaliza um sistema de resolução de controvérsias.

Portanto, ao se abordar que esta comissão apenas tem um viés operativo no sentido de aplicar a interpretação do Artigo 76, torna-se necessário compreender o artigo e apresentá-lo, já que o mesmo é a chave na Convenção para a expansão soberana até 350 mm dos Estados, nesta linha, cabe explanar sobre o mesmo na seção a seguir.

2.3 Compreendendo o artigo 76 da CNUDM

Quando se aborda na seção anterior acerca da Comissão, seu *modus operandi* na questão de analisar as propostas dos Estados e apresentar um resultado se realiza com base no Artigo 76 da CNUDM, neste sentido, esta seção busca compreender este artigo, o qual operacionaliza e viabiliza que as nações busquem ampliar sua soberania até 350 milhas marítimas a partir da linha de base.

O próprio artigo conforma-se como um elemento híbrido que destaca tanto elementos jurídicos como também, técnico-científicos e políticos, já que por um lado, quando se aborda a perspectiva jurídica, o Estado interpreta uma norma, neste caso uma Convenção, a qual tem como fim estabelecer regras para os limites no mar, em si, o estabelecimento de fronteiras, e o limite de operabilidade da nação naquele espaço para fazer valer as suas normativas, quando se aborda uma perspectiva científica da Convenção, os próprios parágrafos da norma mostram esta perspectiva, já que os mesmos apresentam esta conotação. Quando a CNUDM apresenta, em suas linhas no Artigo 76, o limite exterior máximo da plataforma continental, isto representa uma menção netamente técnica, em virtude de que isto se dá mediante um trabalho de peritos na área de geologia e levantamento de superfície e não através de negociações. Neste caso, os operadores da norma, passam a serem os órgãos científicos do Estado.

Ainda, quando trabalhado o lado político do artigo, observa-se que o estabelecimento dos limites soberanos do Estado, se dá mediante uma negociação entre os países vizinhos e o mesmo procedimento quando a ampliação, já que, na instância em que um Estado apresenta seus resultados para ampliar até 350 milhas marítimas, isto pode ocasionar contestações externas, principalmente se existem contendas não resolvidas ou contestações dos levantamentos realizados. Mais pertinente ainda, quando se apresenta o pedido de aumento soberano, se operacionaliza em conjunto com o Ministério das Relações Exteriores do país proponente, já que a estes é incumbida a tarefa de representar a nação além das fronteiras nacionais.

Neste sentido, o artigo 76 não se limita estritamente a um campo só dos acima citados, mas sim transita de maneira clara entre as três áreas abordadas já estas se complementam para traduzir o conceito de plataforma continental. Neste aspecto, quando se aborda o eixo central do trabalho, que é a expansão soberana até 350 milhas marítimas, torna-se necessário uma compreensão do mesmo, já que este artigo norteia as petições dos Estados.

Já na sua introdução, o artigo apresenta claramente a tradução do conceito de plataforma continental, sendo o mesmo o seguinte:

1. A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. (CNUDM, 1986).

Notadamente, parte do parágrafo do artigo remete à citação de Truman, no instante no qual positiva que a mesma é a prolongação natural do território terrestre, nas demais afirmações deste parágrafo, apresenta-se a fusão de conceitos anteriormente citada, já que o mesmo apresenta qual o limite do Estado no mar, sua tutela soberana neste espaço e como se estabelece o mesmo, portanto, distingui-se claramente o lado jurídico e o lado científico da norma.

Já no que concerne a expansão soberana propriamente dita, o Artigo 76, parágrafos 8 e 9 explicitam acerca dos limites até 350 milhas marítimas:

8. Informações sobre os limites da plataforma continental, além das 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, devem ser submetidas pelo Estado costeiro à Comissão de Limites da Plataforma Continental, estabelecida de conformidade com o Anexo II, com base numa

representação geográfica equitativa. A Comissão fará recomendações aos Estados costeiros sobre questões relacionadas com o estabelecimento dos limites exteriores da sua plataforma continental. Os limites da plataforma continental estabelecidas pelo Estado costeiro com base nessas recomendações serão definitivos e obrigatórios.

9. O Estado costeiro deve depositar junto do Secretário Geral das Nações Unidas mapas e informações pertinentes, incluindo dados geodésicos, que descrevam permanentemente os limites exteriores da sua plataforma continental. O Secretário Geral das Nações Unidas deve dar a esses documentos a devida publicidade (CNUDM, 1986).

Neste sentido, as duas citações acima apresentam a compreensão de um conceito científico, já que a interpretação da norma deve se dar mediante um estudo científico e a aplicabilidade da mesma acontece via comprovação científica. Neste aspecto, pode-se argumentar que realizar o levantamento para a expansão apresenta-se uma tarefa delicada em virtude da necessidade de precisão dos dados, a incongruência dos mesmos pode ocasionar a negativa por parte da CPLC para algumas informações apresentadas. Portanto, há de se compreender que após a fase de captação científica dos levantamentos geológicos, as apresentações podem sofrer contestações, as quais são arguidas com argumentos técnicos-políticos e devem ser defendidas com a mesma linha de questionamento.

Ainda, quando apresenta-se esta linha, medições incorretas podem apresentar precedentes negativos, os quais levantam questões de divisões fronteiras. Este foi o caso quando avaliada a petição do Uruguai para expansão até 350 milhas marítimas, a qual é contestada pela Argentina em virtude de uma demarcação que apresenta interpretação distinta em cada país (CLCS, 2009). No caso da Argentina, contesta-se a sua expansão por parte do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte pelo país sul-americano reivindicar a soberania das Ilhas Malvinas e ainda, por parte dos Estados Unidos da América, Índia, Rússia, Países Baixos e Japão em virtude de que a extensão até 350 milhas marítimas alcança o território antártico, violando assim o Artigo IV do Tratado Antártico (CLCS, 2009). Já no caso do Brasil, o mesmo é contestado pelos EUA devido à incongruência nos dados fornecidos pelo Estado e dados oficiais publicados em outros canais sobre a espessura dos sedimentos, também se questiona os dados apresentados sobre as medições a partir da cadeia de Vitória-Trindade e por ultimo, os Estados Unidos questionam a confidencialidade dos dados brasileiros perante CLPC (CLCS, 2004).

Observa-se, portanto, que o processo de expandir a soberania com base no Artigo 76, é um processo delicado o qual envolve varias instancias as quais se dividem entre pesquisas científicas e debates no campo diplomático, para poder obter logros nas respectivas

submissões. Portanto, o fato de poder haver contestações por parte dos Estados abre o precedente de que as submissões se não apresentadas de maneira criteriosa principalmente em dados que apresentem divergência com outras fontes ou a não observância de tratados, podem ocasionar o um processo mais longo nas solicitações unilaterais de expansão.

2.4 Compreendendo o Pé do Talude

Dentro do campo de determinação do prolongamento da Plataforma Continental, deve ser entendido que um processo como este, não se elabora apenas através do entendimento da CNUDM e de seus artigos, assim como de um trabalho unilateral de maneira interna para elaborar o processo, fatores científicos estão envolvidos numa questão como a trabalhada e portanto, a união de fatores e de estudos, é fundamental para possibilitar o acesso até 350 milhas marítimas, portanto, um ponto fundamental é o pé do talude.

Anteriormente ao processo de aplicação das formulas, deve-se encontrar o pé do talude, interessante destacar que, mesmo sendo uma ação política a decisão de estender a soberania sob a plataforma continental, conceitos da geologia foram empregados para esta questão, à compreensão dos mesmos é fundamental para a continuidade do processo, neste sentido, podem ser imensuráveis os esforços no campo diplomático por parte do solicitante, no entanto, a não aplicação de conhecimentos e estudos em geologia na região, impossibilitam a continuidade do trabalho.

A importância do pé do talude é essencial, pois é o ponto de partida para a demanda. A aplicabilidade do art. 76 ultrapassa a esfera das ciências geológicas e passa para o campo político, desde que o entendimento do mesmo por parte dos envolvidos é fundamental. Por isso, denota-se uma grave falha por parte do demandante em um processo que envolve perdas para outro Estado, ainda mais, quando detectado o potencial econômico do espaço em abordagem.

Na mesma linha, a morfologia continental dos Estados é distinta, os estudos realizados na Argentina não podem ser os mesmos no Brasil e nem no Uruguai, apesar de constituírem uma fronteira continua territorial. Tanto no mar, quanto no espaço terrestre, as características do relevo submerso apresentam alterações. Portanto, quando se avalia uma demanda por parte da CLCS, não se utilizam os mesmos critérios de observação, mesmo estes Estados possuindo espaços em comum, já que, a observância de maneira igual dos três processos pode acarretar

em erros de interpretação dos dados fornecidos e, conseqüentemente, erros nos novos limites concedidos.

Para avaliar estas demandas, foi necessário compreender cientificamente o relevo submarino e a complexidade do espaço para desenvolver fórmulas que pudessem auxiliar os Estados proponentes para elaborarem suas demandas, determinar o novo limite do Estado no mar é distinto do que no espaço terrestre, já que não existem pontos visíveis de referência para fazê-lo. Para tal, a contribuição proporcionada por Gardiner e Heldberg foi fundamental.

Para avaliar estas demandas, foi necessário compreender cientificamente o relevo submarino e a complexidade do espaço para desenvolver fórmulas que pudessem auxiliar os Estados proponentes para elaborarem suas demandas, determinar o novo limite do Estado no mar é distinto do que no espaço terrestre, já que não existem pontos visíveis de referência para fazê-lo, portanto, a contribuição proporcionada por Gardiner e Heldberg foi fundamental para isto, e conseqüentemente, para que as nações apliquem as mencionadas fórmulas para as elaborações dos seus processos.

O Dr. Hollis D. Hedberg, professor de Geologia da Universidade de Princeton nos EUA, desenvolveu uma fórmula, a qual leva o seu sobrenome, que sugeriu o uso da base do talude continental, aproximada à fronteira entre a crosta oceânica e continental. A formulação proposta seria utilizar uma zona de fronteira de uma largura internacionalmente aceita a partir da base da encosta, na qual o Estado costeiro pode desenhar linhas retas entre fronteiras geográficas fixas o qual em um determinado ponto situado a não mais de 60 milhas marítimas no pé do talude continental se determina o ponto de variação máxima do gradiente na sua base. A fórmula também é conhecida como regra do Gradiente (PERSAND, 2005).

Por outro lado, se apresenta uma linha de abordagem distinta para o estabelecimento do limite da plataforma continental até 350 milhas marítimas, a qual contestava o método de Hedberg, já que a proposta do mesmo não possuiria consistência, baseado no conceito de prolongamento natural da massa continental submersa, nesse sentido, a segunda proposta denominada de Fórmula de Gardiner, apresentava que a plataforma continental atinge seu limite exterior num ponto específico onde a espessura das rochas sedimentares seja 1% da menor distância entre o ponto e o pé do talude (MARRONI, 2013), entretanto, ambas formulas podem ser aplicadas em conjunto.

Mesmo construindo uma convenção para aplicabilidade internacional e com natureza jurídica, a colaboração de estudos em geologia é fundamental para o processo em questão, já que todo o trabalho de preparação da proposta se dá mediante um estudo do espaço continental submerso, ademais, para tal questão, deve-se buscar através de estudos, o pé do talude, o qual é o ponto de partida para a ampliação, já que, a partir do mesmo, aplicam-se as formulas supracitadas e elabora-se todo o requerimento nacional perante a CLCS, baseado no Artigo 76.

3 BASES TEÓRICAS DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS: SOBERANIA E PODER NOS DOMÍNIOS MARÍTIMOS

Os limites soberanos no mar estiveram sempre atrelados a uma questão de disputa de poder, torna-se crucial, portanto, avaliar estes sob o prisma das relações internacionais, mais precisamente sob a égide do Realismo. Ao se observar na seção anterior que as ações dos Estados na CLPC podem ser contestadas por outros países, as mesmas passam a ser vistas pela ótica de uma ação política que traz consequências políticas e com ações no mesmo campo.

Este capítulo tem como por objetivo apresentar e discorrer acerca das bases teóricas que norteiam a execução deste trabalho, para compreender as consequências das demandas dos Estados no campo da soberania, é necessário o entendimento das relações de poder entre os atores internacionais para assim, com base nos conceitos do realismo nas relações internacionais, apresentar os desafios na ampliação da soberania na plataforma continental.

3.1 Poder e Soberania no Realismo de Morgenthau

Quando se discute uma questão como a ampliação soberana, implica discutir as consequências no plano internacional, fazendo um resgate teórico-histórico, Morgenthau traduzira que o conceito de soberania é autoridade legal de um Estado para aprovar normas e fazê-las cumprir dentro de um determinado território. O autor trabalha que os homens de Estado possuem suas definições de interesses pautados pelo poder, nesta linha, observa-se que as nações têm buscado adquirir constantes recursos de poder, e a anarquia do sistema permite que as relações entre Estados sejam definidas através da sua capacidade de potência. Ele pontua neste aspecto que a paz mundial seria alcançada apenas pelo equilíbrio de forças entre potências.

Na conceituação intrínseca do poder, o mesmo é pragmático, a aquisição, preservação e aumento de poder acontecem nos mais diversos mecanismos globais, variando entre acordos e coalizões com outros Estados, seja numa esfera bilateral ou multilateral, sempre com objetivos claros e definidos, os quais se traduzirão nos resultados buscados. Cabe ressaltar que, distintamente de uma tradução *ipsis litteris* do conceito de poder com base em aspectos militares, outros fatores como a evolução econômica, tecnológica e outros desenvolvimentos

alteram o equilíbrio de poder e procuram alterar o sistema em prol de seus interesses (GILPIN, 2002). Neste sentido, poder não se limita ao aspecto bélico.

Neste sentido, quando se resgata o conceito de poder propriamente dito, observa-se que este é o mecanismo de influência dos Estados, as disputas de poder permeiam o controle sob organismos estratégicos na esfera internacional. Adquiri-lo significa mantê-lo e até mesmo aumentar este poder, o incremento significa supremacia. Perde-lo, se traduz em derrotismo e perda de prestígio, já que na interpretação ao conceito com base em Morgenthau, poder não se reduz ou aumenta-se simplesmente. O incremento por parte de outro Estado, traduz na perda por parte do outro. Em síntese, não há Estado sem poder.

Aplicando esses pressupostos na questão da expansão marítima, desdobra-se sobre a do incremento soberano. Não apenas pelo fator territorial e sim pelas consequências desta expansão. Todo aumento está suscetível a um aumento da capacidade do Estado, se como mencionado anteriormente, a nação possui mais área para exercer suas normas, torna-se necessário possuir mecanismos que venham a garantir a aplicabilidade das mesmas. Neste sentido, Waltz (2001) consegue imprimir uma percepção mais clara acerca da escalada de poder dos Estados e o impacto na balança de poder.

3.2 Concorrência por Segurança e Poder no Realismo Estrutural de Waltz e Mearsheimer

No ano de 1959, Kenneth Waltz publica a sua tese de doutorado, a qual se intitula *Man, the State and War, a theoretical analysis* na qual ele procura, como foco central qual é a causa da guerra, que ele argumenta expondo em três imagens do fenômeno. A primeira imagem, o homem, se traduz em que as guerras resultam do egoísmo, de impulsos agressivos do indivíduo, se estas são as causas primárias de um conflito bélico, portanto a eliminação de um contencioso bélico deve vir através da melhora e esclarecimento dos homens ou através de ajustes sociais e morais dos membros. A segunda imagem, o Estado, analisa que a organização interna dos Estados é a chave para entender a paz e a guerra. Isto denota que Estados internamente instáveis podem causar guerras e a maneira de solucionar as guerras seria por meio de reformas nos Estados. A terceira e ultima imagem de Waltz, o Sistema Internacional, para o autor, a guerra é pontuada como uma consequência da anarquia internacional, e o fato da ausência de um poder superior, um governo supranacional, colaborariam para que a força seja o mecanismo de solução dos interesses das nações.

A análise empreendida por Waltz na sua tese procura abordar mais claramente as vontades do Estado, o que ele almeja e como se comporta no sistema. A irracionalidade social conduz a um processo de instabilidade local, que pode derivar no conflito. O autor elenca que as instabilidades estatais são fatores condicionantes para um conflito, já que estes podem ser fatores de justificativa para a presença militar numa determinada região, seja no espaço em questão ou nos territórios limítrofes deste, e, ao aliar a terceira imagem do Waltz, não há mecanismos legais que impeçam a atuação de potências em Estados instáveis, e estas linhas ganham força, quando existem riquezas envolvidas nos espaços territoriais.

Waltz (1979) na sua obra *The Theory of International Politics*, desenvolvida no seio da Guerra Fria, pontuava que os sistemas bipolares tendem a uma maior estabilidade global na balança de poder, neste aspecto, ocorre uma maior cooperação entre as nações de cada lado com suas respectivas ideologias, alinhadas com a dos grandes centros, neste caso, claramente EUA e URSS, esta cooperação conduz a manutenção do *status quo*, neste sentido, para o autor, o sistema bipolar é muito mais estável que o multipolar.

Neste aspecto, o seguinte trecho da obra de Waltz, pode traduzir a escalada de poder entre Estados:

Se cada Estado, sendo estável, lutasse apenas pela segurança e não cobiçasse seus vizinhos, todos os Estados, iriam não obstante, permanecer inseguros; porque os meios que garantem a segurança de um Estado são, pelo fato de existirem, os meios pelos quais os outros Estados são ameaçados. (WALTZ, 1979, p. 93).

Observa-se, portanto que não há como existir uma estabilidade, no sentido da negação de poder, já que os Estados estão em constante procura da expansão deste, ou seja, a anarquia é necessária e coopera neste sentido para equilibrar o sistema, já que a ação de competição entre Estados e o egoísmo dos mesmos, conduz um estado racional do sistema.

Ao se trabalhar na perspectiva de Waltz, a ausência de um governo supranacional para aplicar regras de atuação para os Estados lhe permite a que estes apliquem suas vontades, tomando como referencia a citação, os Estados estão em constante escalada de capacidade de defesa, torna-se dificultoso conceber em matéria de estudo, uma nação que não busque ou o incremento da força e no caso de impossibilidade de aumento, a sua modernização. Neste sentido, a corrida pelo poder é constante e equilibra o sistema, impedindo o estabelecimento de uma potência única.

No mesmo aspecto, a maximização do poder avança na mesma proporção das ambições individuais por um espaço na balança de poder, os anseios expansionistas motivam essa maximização por parte do Estado, o qual, através desta, pontua a sua maneira de atuar no plano internacional, em si, determina o comportamento do Estado através da sua política exterior. Neste aspecto, a anarquia, a distribuição assimétrica do poder, a balança de poder, os anseios expansionistas dos Estados e o dilema da segurança criam uma condição na qual o embate bélico é iminente, e uma ameaça é algo presente, e não algo a presumir.

Quando se observa a perspectiva de Waltz sobre a égide central do trabalho, se apresentam traduções à teoria completamente plausíveis aos três países abordados, ao trabalhar que há uma expansão soberana, debate-se que a mesma acompanha de maneira paralela, uma necessidade do incremento da força para fazer valer sua vontade no espaço. Quando se discute que os Estados estão em busca de maximização de poder, os mecanismos construídos de maneira multilateral, neste caso, ZOPACAS, denotam que há uma vontade estatal em incrementar poder em determinada área, fazer valer sua influencia e seu peso dentro do campo multilateral.

Quando se avalia e se põe em estudo mais uma perspectiva teórica, o realismo ofensivo de John Mearsheimer, através da obra *The Tragedy of Great Power Politics* (2001) pontua aspectos importantes da atuação dos Estados no Sistema Internacional, da distribuição de poder e na busca por aumentá-lo, neste aspecto, a obra dialoga com alguns pontos do neorealismo de Waltz.

Mearsheimer, numa observância analítica e realista, pontua que através de mecanismos de incentivo da política hegemônica, isto decorre do fato dos Estados não estarem em concordância a atual distribuição de poder mundial. Desta maneira, as potências procuram reinterpretar as conjunturas de força e anexar seu apoio estratégico aos países de menor estatura de poder a alterações gerais e estruturais no âmbito dos organismos internacionais, com também nas quotas de participação e nas votações nos fóruns multilaterais, ou seja, estes países almejam alterar o *status quo* na política internacional.

Assim como Waltz (1979), Mearsheimer (2001) acredita que a bipolaridade é o sistema mais estável, em termos de segurança, já que não a uma competição ampliada em busca da hegemonia e nem na procura pela obtenção de mais poder, como contraponto, a obra demarca o multilateralismo instável e mais propenso a conflitos, já que a competição é maior,

alinhado nas bases de Waltz, na qual trabalha com uma ausência de um Estado supranacional, a falta de regras permite a escalada de poder entre nações e possíveis desequilíbrios na balança, ainda, agrega-se que o aparato militar dos Estados possui sempre um cunho ofensivo e, também que os Estados nunca estão totalmente seguros sobre as intenções dos demais e os atos praticados por estes no plano internacional.

Outro ponto o qual pode se pontuar com base no realismo ofensivo, aproximando da realidade atual, são as atuais configurações em bloco, na qual pode-se destacar os BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), já que juntos apresenta-se uma conformação distinta dos modelos de integração clássicos, mas que reúne Estados com capacidades e influências regionais, os quais podem alterar a balança de poder, já que, ademais do fator acima mencionado, reúne-se um considerável número de capacidades militares, com ênfase em Rússia, Índia, China.

Na nova configuração de ampliação de poder, assim como apresentada no início da seção, a qual aborda que mercados e economia são fatores que agregam ou diminuem a capacidade de poder dos Estados, Mearsheimer (2001) pontuara da mesma maneira, agrega-se ainda, sob a ótica do realismo ofensivo que ampliação territorial e de mercados já que se traduzem na maximização de poder, e, por conseguinte, podem ocasionar descompassos na balança de poder, já que o incremento por parte de um, se traduz na perda por outro lado, de outro Estado.

Fazendo um recorte no aspecto territorial apontado pelo autor e trazendo para o debate central do trabalho, a expansão até 350 milhas marítimas suscita, resgatando a perspectiva de Mearsheimer, uma possível escalada de poder em resposta a expansão por parte de alguns Estados, se tomado como referencial os BRICS, Brasil, Rússia e China apresentaram demandas para ampliar sua soberania na Plataforma Continental, sendo no ultimo país citado, um contencioso sobre com o Japão sobre as Ilhas Senkaku e todas as solicitações acima, envolvem questões energéticas e estratégicas.

Retomando o pressuposto do realismo ofensivo aliado a uma análise dos Estados demandadores de uma soberania maior no mar, observa-se que a aprovação dos pleitos, ademais de um incremento nas reservas energéticas e minerais contidos nas 350 milhas marítimas, necessitam de uma resposta estratégica, os *policy makers* destes Estados, avaliarão

de maneira necessária, a procura em modernização ou ampliação da força ofensiva, com o intuito de proteger o novo espaço conquistado legalmente.

Observando a anarquia do sistema, não existem impedimentos para ou aumento de poder por parte dos Estados, assim mesmo, as decisões tomadas pela CLPC não podem ser questionadas por outro Estado, o lado técnico da comissão e sua observância apenas com base no Artigo 76 da CNUDM, amplia esta percepção da ausência de regras do sistema, portanto, se a comissão corroborar os dados e forem compatíveis com o observado na Convenção, aos demais Estados remete-lhes contestar a decisão através das premissas realistas acima mencionadas.

A insegurança internacional e a desconfiança conduzem a este processo de escalada do poder, reforça-se a isto, quando estes países buscam uma atuação em coalizão ou integração, trazendo o debate para uma perspectiva sul-americana, a criação da ZOPACAS na esfera ONU, com o intuito de reunir os países do Atlântico Sul, são demonstrações da aplicabilidade do conceito de multilateralismo para defesa de interesses, pontuando principalmente a cooperação entre os mesmos, contando com um Estado de peso, neste caso, Brasil, isto permite ausentar outros Estados que procuram demonstrar e ampliar poder na região. Quando exposto o debate no contexto Rússia, China e Índia, o peso é ainda maior se contando as capacidades ofensivas destes três países, possuindo os mesmo conhecimento nuclear⁵ e capacidade de produção de armamento nuclear, e reunindo os três, a capacidade de desenvolvimento de poder de fogo de longo alcance, soma-se ainda, uma esquadra naval de consideráveis dimensões e capacidade aérea.

Ademais de haver uma abordagem teórica, acerca das consequências com base na atuação dos Estados, que aqueles que tiveram seus pleitos aprovados ou possam vir a ter, sofram retaliações ou ações por parte de terceiros, ao se abordar uma questão como a expansão no mar, torna-se necessário realizar um resgate teórico de cunho estratégico focado no mar, neste aspecto, Corbett (2004) apresenta uma linha teórica que auxilia na compreensão das teorias acima.

⁵ A China testou recentemente com sucesso um míssil de longo alcance a partir de uma plataforma móvel, informação disponível em: <<https://www.epochtimes.com.br/china-armas-nucleares-cada-vez-mais-precisas-e-furtivas/#.VbqlvfNViko>>. Acesso em 30/07/2015

3.3 Comando e Exercício do Uso dos Mares em Corbett e o conceito de alianças em Walt

Corbett na sua obra *Some Principles of Maritime Strategy* escrita em 1911 a qual advoga a complementaridade entre ataque e defesa, neste caso, uma harmonização entre as forças navais e terrestres em virtude de um objetivo comum, já que para o autor, todos os conflitos são decididos em terra, por maior cooperação entre demais forças, é por via terrestre que acontecem os contenciosos bélicos.

Segundo Corbett (2004), o Comando do Mar não era mais que controlar as vias de comunicação marítimas, seja com o intuito comercial ou militar. Para a obtenção deste controle das vias, é crucial ademais de bases navais e os terminais marítimos. O autor apresentou dois mecanismos fundamentais para a obtenção do domínio das vias de comunicação marítimas: a destruição física das mesmas ou a captura de navios de guerra ou mercantes inimigos e o bloqueio naval, sendo a primeira de alto custo, neste aspecto, o autor aborda que a segunda via que é o bloqueio, torna-se mais simples e mais segura, já que o oponente buscara a proteção das suas, e procurar incrementar seu poder de fogo para defendê-las. Na batalha no mar, o objetivo primário da frota era assegurar as próprias comunicações e a desestabilização das do inimigo, não necessariamente a destruição da frota inimiga.

O comando do mar torna-se peça fundamental no teatro marítimo de operações, se traduz na capacidade de operabilidade livre no mar e a possibilidade de controle por parte do inimigo, entretanto, obtê-lo ou mantê-lo é uma tarefa difícil, uma frota reduzida, entretanto posicionada de maneira estratégica, pode quebrar o controle no espaço marítimo do Estado opositor, portanto, para as nações realizarem a manutenção contínuas de forças que busquem defender em plenitude estas ligações e buscar a sua superioridade, tendem ao fracasso.

Entretanto, o autor enfatiza que as marinhas devem buscar maximizar o seu poder, já que através de uma estratégia, consegue-se obter o controle e a proteção das suas linhas de comunicação, isto evita a exposição da frota perante o inimigo, a qual pode sofrer perdas, que podem comprometer o planejamento, já que o verdadeiro objetivo é a manutenção das linhas, e não a destruição da frota, ademais, para o autor o melhor cenário para é aquele no qual os Estados não estão em conflito constante, apenas buscando a proteção das suas linhas.

Outro ponto destacado pelo autor é a importância tanto para as operações conjuntas, quanto para o emprego complementar entre as forças navais e terrestres. Para executar os

objetivos da nação num contexto bélico, as marinhas devem possuir a capacidade de proteger as forças terrestres, conseqüentemente, projetar sua força em terra, apoiando as ações da esquadra, como o transporte de suprimentos ou através da ofensiva.

Ainda, o autor trabalha com um conceito o qual se agrega a estratégia de Controle do Mar, denominado de *fleet-in-being*, no qual o poder da marinha através da sua presença num determinado espaço, evita o confronto direto com o oponente, e através deste poder dissuasório, a possibilidade de perdas na esquadra é reduzida.

Em síntese, Corbett (2004) apresentara uma mudança no pensamento estratégico para o cenário marítimo, tanto no conceito apresentado acima como também nos mecanismos para exercer o Controle do Mar, garantindo assim a proteção das ligações vitais tanto para o Estado quanto para força, ademais de alavancar a necessidade de trabalho integrado entre forças. As ideias de Corbett (2004) perpetua-se no pensamento estratégico, se ampliado o espectro analítico para o Século XXI, no qual a uma interdependência com o mar.

Ao aproximar as ideias de Corbett, aliando-as com as perspectivas realistas de Waltz (1979) e Mearsheimer (2001), observa-se que na disputa pelo poder, a obtenção do controle dos espaços ou recursos, emana da vontade dos Estados em se manterem hegemônicos, como também, seu posto como potência. Visto isso, aliado a ausência de regras, como citado pelos dois autores realistas, os Estados desfrutam da possibilidade de demonstrar suas capacidades, mesmo sem haver nenhum ataque ou ofensiva militar, o sistema permite que as demonstrações de capacidades aconteçam, e que apresentem seu poder militar perante outras potências, em regiões na qual não há a presença de outras nações contundentes na balança de poder.

Aproximando mais ainda o debate, no espectro do Atlântico Sul, observa-se uma clara diplomacia dos mares aliado a uma demonstração de poder, neste aspecto, Corbett permite realizar uma análise com base nos dois maiores países aqui estudados, Argentina e Brasil, no qual, no primeiro caso, o contencioso soberano com o Reino Unido pela soberania das Ilhas Malvinas, traduz claramente o conceito *fleet-in-being* do autor, por parte da esquadra britânica e no caso do Brasil, uma aplicabilidade de diplomacia naval e presença de capacidades na margem atlântica do continente africano, ademais da modernização da frota naval, a qual poderá se traduzir num futuro, num conceito *fleet-in-being* regional.

Ainda no centro de debate do tema abordado, as expansões soberanas, ademais de uma tradução de maior território, interpretam-se também sob uma demanda energética. Nos três países abordados neste trabalho, há indícios de reservas de hidrocarbonetos na plataforma continental, mesmo que no Uruguai ainda não haja iniciado a prospecção de minerais no mar, existe uma grande possibilidade da existência dos mesmos, entretanto nos demais já há poços prospectados.

Ao abordar disputa de poder, projeção do mesmo, no outro lado no contexto de nações, há aquelas as quais não possuem uma capacidade de defesa nos mesmos moldes que as grandes potências, neste sentido, em um conjunto de países que possuem objetivos em comum, as alianças podem reinterpretar a capacidade de uma região de projetar a possibilidade de conter o avanço de um ator em um determinado teatro, neste sentido, Walt reinterpreta este conceito de maneira clara.

Na sua obra *A Origem das Alianças*, Stephen Walt apresenta que os Estados buscam se alinhar e como procuram os seus aliados, mesmo que o enfoque analítico do mesmo seja o Oriente Médio, a sua leitura sobre o rumo que as nações decidem na resposta de uma ameaça, neste sentido, os países respondem se aliando com outros estados contra a ameaça (*Balancing*) ou se aliando à nação mais poderosa (*Bandwagoning*), para os países, estas duas condições de direcionamento político-estratégico são cruciais na instância de formação de alianças no campo da segurança (WALT, 1987). Uma aliança se define como a relação formal ou informal no âmbito da segurança, a qual se celebra entre dois ou mais estados, isto demanda um nível de compromisso e a troca de benefícios para as partes envolvidas.

Ainda, ao abordar a aliança entre Estados, devem-se conceituar as mesmas, já que dentro dos dois balanceamentos apresentados por Walt (1987), ambos possuem lineamentos distintos, no caso do *Balancing*, de maneira geral, os Estados buscarão alinhar-se contra esta força maior, e a proximidade com este ator opositor produzira que outras nações se alinhem contra o mesmo, da mesma maneira, a escalada de poder da potência pode derivar a uma aliança maior de Estado contra este, ou seja, as nações buscam se agrupar em um número maior de países o qual, sob um mesmo discurso, procuram se opor a um ator de relevância no sistema internacional.

Já no alinhamento sob o conceito de *Bandwagoning*, Walt (1987) define esta estratégia através da busca de formação de aliança entre o Estado mais fraco, com a nação ou as nações

mais fortes, de maneira geral, no caso de um conflito, os países procurarão construir alianças com Estados com um poder maior que o do oponente, quanto mais próximo um Estado fraco estiver de um poderoso, maior é a probabilidade da construção de uma aliança com ator mais forte e em virtude disto, quanto maior for sua capacidade ofensiva, maior será o número de países que buscarão se alinhar à grande potência.

Fatores como ideologias contribuem para a formação de alianças, neste sentido, a tendência das nações é buscarem aliados com agendas similares e que estejam em oposição ao mesmo inimigo, as ações de *Balancing* se tornam mais comuns que de *Bandwagoning*, neste aspecto, Walt ainda ressalta que as contribuições por parte dos Estados a nações menos favorecidas, colaboram para o alinhamento destes países com seus apoiadores.

Na aplicabilidade ao tema, os países envolvidos podem buscar a construção de alianças em matéria de defesa, em virtude das semelhanças em aspectos políticos, ademais, possuem objetivos e países em oposição em comum, estes fatores podem conduzir a execução de ações diplomáticas e posteriormente de defesa, para apresentar uma alternativa regional aos desafios no marco de segurança no Atlântico-Sul, portanto, como apresentados por Walt podem tender a ações de *Balancing*.

3.4 A expectativa de concorrência na expansão das soberanias marítimas no Atlântico Sul

A ampliação da soberania na plataforma continental, não se traduz apenas em um processo político dos Estados para com a CLPC, mas sim, a concorrência entre países para alcançar a ampliação até 350 milhas marítimas, já que mesmo os países possuindo fronteiras em comum, elaborarem consultas mútuas e compartilharem uma morfologia geológica similar no prolongamento do território submarino, os seus pedidos são avaliados de maneira separada e a articulação entre os países e a ONU, se dá de maneira unilateral.

Neste sentido, as nações aqui estudadas, utilizam estratégias próprias para alcançar seus objetivos, a interação entre o campo político e científico é distinto nas nações, assim como o desenvolvimento de mecanismos nacionais para poder estabelecer o limite exterior da plataforma continental, de maneira clara, os pedidos de Argentina, Brasil e Uruguai não se aprovaram de maneira unânime, mesmo com suas respectivas similaridades, e o mesmo caso acontece nos demais países que solicitarem vistas para a ampliação da sua soberania e pertencerem a fóruns multilaterais com interesses comuns, como a ZOPACAS por exemplo.

Alguns pontos podem ocasionar concorrência na busca pela ampliação até 350 milhas marítimas: disputas territoriais, recursos energéticos e investimentos e assimetrias estratégicas. Mesmo com o pacifismo existente na região, as questões territoriais ao largo da história, conduziram a conflitos, a possibilidade de que as nações possuam uma parcela maior de território, impero em grande parte das disputas durante a formação dos Estados em sentido geográfico, os quais podiam representar um maior número de área com potencial produtivo ou a localização de riquezas que concediam ao país a possibilidade de venda dessas riquezas, ao abordar questões no mar, mais especificamente aos três países aqui trabalhados, contestações de delimitações podem modificar o curso traçado pelos Estados para alcançar a ampliação da soberania nacional na plataforma continental.

No caso local, Argentina e Uruguai possuem um contencioso bilateral, o qual, para a Argentina ainda deve ser resolvido, já para o Uruguai, o mesmo já esta solucionado e demarcado, esta questão se torna evidente através da contestação por parte da Argentina durante a manifestação pública do Uruguai perante a CLPC, já que, segundo a Argentina, se encontra sem demarcação o limite de 200 milhas marítimas entre os dois países (CLCS, 2009). Esta questão amplia para dois precedentes, o primeiro é a navegação no Rio Uruguai, já que, mesmo que no Tratado de Limites do Rio da Prata e seu Frente Marítimo haja normativas sobre balizamento e dragagem dos canais para navegação, as embarcações que circulam por este espaço, questões naturais como o deposito de sedimentos, podem beneficiar ou prejudicar uma das partes, avaliando que cada país possui regras específicas em matéria aduaneira e de circulação de bens, as disputas pela delimitação e circulação de mercadorias, podem influir no progresso da demanda nacional.

Outro ponto que abarca os três países é a exploração de riquezas na plataforma continental e investimentos. O primeiro ponto sinaliza a autonomia da nação em questões energéticas e derivados de petróleo, a localização na região investigada alberga bolsões de hidrocarbonetos, ademais de outras riquezas minerais, isto ocasiona uma corrida pela atração de investimentos internacionais numa ordem em geral, os quais, num efeito cascata, produzem uma melhoria nas condições sociais das nações, assim como um desenvolvimento econômico mais dinâmico.

No caso do petróleo, a atração de empresas para a realização de cooperação para extração do recurso abre a concorrência de um modo geral, não se limitando as empresas

regionais: YPF, Petrobras e Ancap⁶. A Argentina e Brasil já realizam explorações petrolíferas, no entanto, no Uruguai estão iniciando os estudos de prospecção de petróleo e gás, o qual, empresas estrangeiras demonstraram interesse em explorar blocos nacionais, caso a riqueza contida na plataforma continental do Uruguai seja de boa qualidade, amplia a concorrência entre os três países, já que ampliam dois precedentes, o fim da importação de óleo para refino e, posteriormente à extração, a exportação do excedente nacional.

Junto com o petróleo, se aproximam investimentos como: construção de refinarias, portos, terminais de carga, os quais podem ampliar a disputa na região pela atracação de embarcações, seja neste caso navios tanque ou de carga em geral, se tomado como referencia logística, na proximidade da fronteira entre os três, existem três respectivos portos: Porto de Buenos Aires, Porto de Rio Grande e Porto de Montevideú, há uma grande controvérsia pela construção de mais um porto, denominado Porto de Águas Profundas, localizado no Uruguai próximo da fronteira com o Brasil, permitiria o acesso de navios de maior envergadura e calado, a construção de um novo porto poderia ampliar a concorrência entre as nações em matéria de competitividade.

O terceiro ponto o qual pode gerar uma concorrência entre Estados são através das capacidades assimétricas, neste caso, se compreende uma diferença entre Brasil com os outros dois países, ao alterar o tipo de ameaças nas regiões oceânicas e abandonar a ideia de que a região se manterá afastada das ameaças à segurança, abre um questionamento, como proteger as atuais infraestruturas com as capacidades de defesa do momento, o qual permite a abertura de um precedente para o desenvolvimento de uma cooperação no marco de defesa, no entanto, o componente militar das nações estudadas acompanha as dimensões territoriais dos mesmos, alimentados também pelo princípio de não intervenção e solução pacífica de controvérsias.

A anarquia do sistema internacional permite o incremento de poder de maneira unilateral por parte dos Estados, neste sentido, os países aqui abordados, aumentam sua capacidade defensiva em virtude da sua percepção do sistema, não por ordem superior, portanto, a equação formada pela sensação de estabilidade e pacifismo regional e a não agressão entre parceiros regionais, resultou num parcial abandono das capacidades militares dos Estados, principalmente no Uruguai, a Argentina em virtude de oscilações econômicas adiou projetos de defesa e o Brasil, busca recuperar a defasagem dos equipamentos, igualando em partes com outras nações que procuram projeção regional ou global.

⁶ Estatais petrolíferas respectivas de: Argentina, Brasil e Uruguai.

Nesta linha, uma nação apenas não pode assumir o compromisso de proteção de toda uma região, marco disto são as ações de cooperação realizadas por parte do Brasil com alguns países africanos, os quais se deram mediante ações bilaterais, em momento algum, houve envolvimento tanto da Argentina ou do Uruguai para concretizar esta cooperação, portanto, o Brasil, como maior ator regional, não pode assumir o papel de protetor da margem americana do Atlântico Sul em caso de ameaça, portanto, cabe às nações, buscar seus mecanismos de proteção, ou buscar modernizar seu poder militar, afim de que possam ser construídos acordos de cooperação, mas já com uma responsabilidade igualitária, e não, através de um só responsável.

4 A QUESTÃO DA SOBERANIA POLÍTICO-ECONÔMICA ATÉ 350 MILHAS MARÍTIMAS: ARGENTINA

O presente capítulo se dispõe a abordar o processo da Argentina a partir das primeiras ações para o estabelecimento da soberania na plataforma continental e no espaço marítimo argentino, assim também dos recursos alocados neste espaço para posteriormente, apresentar a elaboração da proposta do país perante CLPC, no entanto, a proposta argentina leva consigo questões de peso como a soberania sob as Ilhas Malvinas/Falklands e as pretensões do país sul-americano na Antártida, neste sentido, estes pontos relevantes na agenda internacional, são preponderantes na análise do pedido argentino, os quais, serão discorridos neste capítulo.

4.1 A Argentina até 350 milhas marítimas: a construção da demanda nacional

Numa cronologia direcionada ao mar, observa-se que a Argentina apresentava um progresso em relação do estabelecimento de normas referentes aos espaços oceânicos nacionais, em 1916, o Almirante Segundo Rosa Storni desenvolvia uma doutrina na qual reivindicava o direito sob a plataforma continental da Argentina e os recursos ali contidos, numa linha similar, em 1944 através do Decreto 1386/44, de 17 de março do mesmo ano, declarou-se de reserva mineral a plataforma continental do país e dois anos depois, em 1946, o Decreto N° 14.708/46, com base na Declaração de Truman de 1945 da prolongação natural do território, a Argentina reivindicou a soberania sob o Mar Epicontinental e o Talude Continental. No ano de 1966, a Lei 17.094, a qual vai ao encontro do acordado na Convenção de Genebra de 1958, reafirmava a soberania sob o solo e subsolo das áreas adjacentes ao seu território até 200 metros de profundidade ou além deste limite, até onde a profundidade permitisse a exploração dos recursos nas mencionadas áreas.

A contextualização acima permitiu identificar a vocação e vontade política da Argentina na sua respectiva plataforma continental, a partir da entrada em vigor da CNDUM em 31 de dezembro de 1995, o país iniciou uma agenda de trabalho que buscava a ampliação até 350 milhas marítimas, para este propósito, mediante a Lei n° 24.815, criou-se a Comissão Nacional do Limite Exterior da Plataforma Continental⁷ (COPLA) a qual, subordinada ao Ministério das Relações Exteriores y Culto e com a colaboração do Ministério de Economia e

⁷ Tradução nossa: Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental.

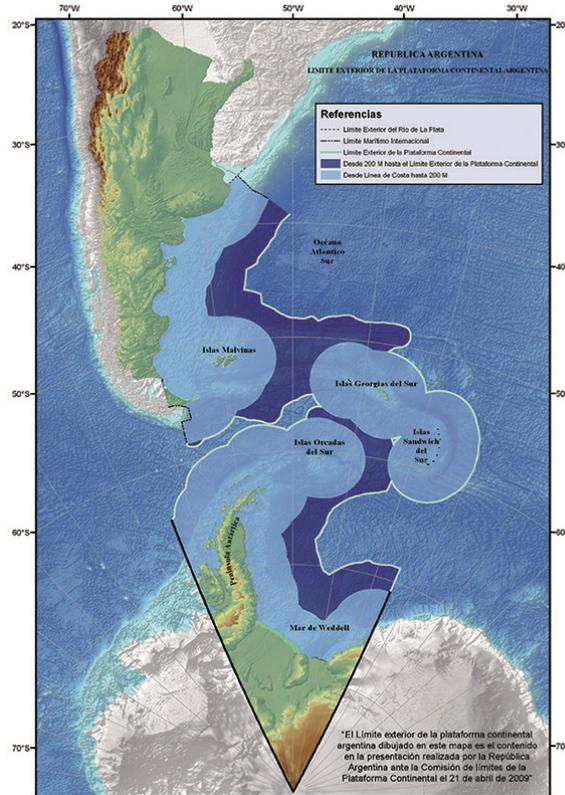
Produção ademais do Serviço de Hidrografia Naval⁸, possuíam o trabalho de elaborar a proposta que seria encaminhada à CLPC.

Observa-se no caso argentino, que a vocação ao mar transmitiu-se em uma previa coleta de dados para fins científicos, o qual lhe credenciava ao país, de maneira interna, que existiam argumentos para ampliar a sua soberania na plataforma continental. Para a execução do levantamento até 350 milhas marítimas, procedeu-se a convocação de empresas estrangeiras para a execução da tarefa, em virtude de que alguns equipamentos, possuem um custo elevado para aquisição, ademais de mão de obra especializada, para isto, entre 2001 e 2002 iniciaram-se os processos de granometria, magnetometria, sísmica, batimetria e gravimetria, entretanto, em virtude da crise econômica no final de 2001, e a instabilidade econômica do país, houve uma dificuldade por parte da Argentina em honrar seus compromissos financeiros com a empresa contratada, portanto, com o fim dos pagamentos, a nação teve acesso aos dados coletados (PFIRTER, 2008, p.23).

Em 2004, novos levantamentos foram executados pelo Navio Hidrográfico ‘‘Puerto Deseado’’ o qual executou tarefas de levantamento na região ao sul de Tierra del Fuego e outros navios hidrográficos realizaram a coleta de dados no setor antártico, as quais, constataram a dimensão da demanda argentina na qual envolve, dentro da abrangência até 350 milhas marítimas, as Ilhas Malvinas, Georgias do Sul e Sandwich do Sul e o Setor Antártico Argentino.

⁸ A comissão contou também com a colaboração dos seguintes órgãos: Secretaria do Estado de Obras Públicas, Ministério de Ciência e Tecnologia e inovação produtiva, Secretaria da Indústria, Comercio e Mineração, Comissão Nacional das Cartas Geológica e da Comissão Nacional de Atividades Espaciais. Produziram-se tarefas de cooperação e auxílio científico com organismos nacionais: Conselho Nacional de Investigações Científicas (CONICET), Faculdade de Ciências Exatas, Engenharia e Topografia da Universidade Nacional de Rosario, Instituto de Geodésia da Faculdade de Engenharia da Universidade de Buenos Aires, Direção Nacional da Antártida – Instituto Antártico Argentino e a Faculdade Regional Río Grande – Extensão Áulica Ushuaia da Universidade Tecnológica Nacional.

Figura 1: Mapa com a zona compreendida até 350 milhas marítimas a partir da linha de base



Fonte: COPLA (2009).

O mapa acima apresenta claramente os dados coletados e suas devidas interpretações e traduções, na qual, a área representada em azul claro, são os espaços compreendidos até 200 milhas marítimas e as regiões em azul escuro, apresentam a demanda argentina até 350 milhas marítimas, observa-se nos dois casos, inclui-se as Ilhas Malvinas, Georgias do Sul e Sandwich do Sul nas duas mensurações consoantes com a CNUDM.

4.2 A questão das Ilhas Malvinas

Ao abordar a questão da ampliação até 350 milhas marítimas da Argentina, impreterivelmente deve-se observar a questão da soberania sobre as Ilhas Malvinas, Georgias do Sul e Sandwich do Sul. A pertinente questão, em matéria da CLPC, foi contestada pelo Reino Unido através de uma carta dirigida à Argentina, na qual aborda a questão em debate, no entanto, torna-se necessário traçar uma linha histórica sobre o litígio.

Descobertas em 1520 pela Espanha, as quais depois foram ocupadas pela França, retomadas pela Espanha no tratado de San Ildefonso e posteriormente, ao Virreinato do Rio da Prata, a qual, em 1810 com o primeiro governo pátrio argentino, as mesmas passaram a ser de soberania argentina. O litígio entre o país e o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, o qual remonta a 195 anos atrás. Em 1820, o Governo da Província de Buenos Aires, enviou uma fragata às ilhas com o objetivo de reafirmar seus direitos sobre as mesmas. No mesmo ano, o Oficial de Marinha David Jewett tomou posse das ilhas em nome das Províncias Unidas do Rio da Prata

Em Dezembro de 1831, a corveta norte-americana *Lexington* atacou a população argentina residente na Ilha (CAPLAN, 2015) em virtude de denúncias de que as embarcações de pesca do tipo escuna, de bandeira estadunidense: *Harriet*, *Breakwater*, *Superior* e *Belville* haviam sido capturadas por Luis Vernet, Governador das Ilhas Malvinas, já que, segundo a autoridade local, estas haviam descumprido a norma que determinava que toda embarcação alheia à nação, poderia vir a ser capturada, caso fosse pega realizando atividades pesqueiras na região, a conservação dos recursos de pesca eram um eixo central da administração local e em decorrência da captura confirmada do *Harriet* em Julho de 1830, os EUA decidiram intervir realizando a manobra anteriormente descrita. O Reino Unido, mesmo não estando em guerra com a Confederação Argentina, atacou assim como a corveta dos EUA e estabeleceu uma guarnição militar, desalojando a força, moradores e autoridades argentinas, quebrando a territorialidade argentina e impedindo que nacionais do país sul-americano, a partir dessa instância, manteve-se a permanência britânica no arquipélago.

Já no séc. XX, apesar das diferenças em virtude do litígio, buscou-se, antes do regime militar argentino, estabelecer uma relação cooperativa entre os dois países, o qual envolvia educação, saúde e transporte, garantindo, por parte da Argentina, uma conexão com as Ilhas. Estas ações produziam um ambiente mais harmonioso entre os Estados, mesmo havendo uma disputa territorial. Buscava-se construir um espaço de diálogo e diminuíram-se as tensões entre os dois atores, apaziguando a possibilidade de um conflito bélico precipitado.

No entanto, no dia 2 de Abril de 1982, durante o regime militar argentino, e numa tentativa de retomada das Malvinas, o exército invadiu o arquipélago com um propósito de razões domésticas, já que as condições do regime encontravam-se desgastada em virtude da crise econômica e social alocada no país e as acusações de abusos de poder. O conflito não se manteve limitado à Argentina e ao Reino Unido, e houve envolvimento de ambos os lados.

Enquanto o Peru colaborava com a Argentina através do envio de aviões e armamentos, o Chile colaborava com o Reino Unido através da vigilância por radares instalados em Punta Arenas, no sul chileno. No início do mês de maio do mesmo ano, dias após a eclosão do conflito, o Reino Unido atacou Puerto Argentino e Puerto Darwin e posteriormente, afundou a embarcação *General Belgrano* resultando na morte de 323 pessoas.

O conflito durou 74 dias e causou a morte de 300 britânicos e 600 argentinos, no caso sul-americano, jovens despreparados para a guerra, a guerra encerrou-se no dia 14 de Junho, através do cessar-fogo assinado entre o General Jeremy Moore, Comandante britânico e Mario Menéndez, Governados militar das ilhas.

A disputa pela soberania replica-se ainda nos mais diversos fóruns multilaterais, na qual conjuntos de Estados como MERCOSUL, ZOPACAS e UNASUL, e se incrementam ainda mais em virtude da reivindicação britânica para além das 200 milhas marítimas, as quais, de maneira contundente são contestadas pela Argentina, assim como a expansão argentina, sendo contestada pela nação europeia, os exercícios militares executados na região, somados as sondagens em busca de jazidas de petróleo, acirram o debate entre os dois países, a uma escalada de forte retórica, incrementada principalmente, desde Nestor Kirchner e posteriormente com Cristina Kirchner.

As Ilhas Malvinas, Georgias do Sul e Sandwich do Sul apresentam um potencial, tanto econômico quanto estratégico⁹, avaliando que o Reino Unido, ademais dos territórios insulares acima citados, compõe o cinturão britânico no Oceano Atlântico as ilhas Santa Helena, Tristan da Cunha e Ascensão a qual traduzem a busca por manutenção do poder, já que não é um objetivo primário, a presença para os EUA, no Atlântico Sul.

Do ponto de vista estratégico, as Ilhas Malvinas permitem o controle do tráfico marítimo que se desloca do Pacífico para o Atlântico, através do Estreito de Magalhães, o mesmo permite que os navios atravessem o continente americano sem ter que viajar ao extremo sul. Em uma possibilidade de fechamento do Canal do Panamá e o eventual desvio dos navios em direção ao sul para passar do Pacífico para o Atlântico, o Reino Unido possuiria grande vantagem no controle das embarcações que circulariam pela região.

⁹ Informação disponível em: <<http://www.equilibriointernacional.com/2011/08/por-que-son-estrategicas-las-islas.html>>. Acesso em: 23 out. 2015

Agrega-se ao viés do tráfego marítimo, as reservas energéticas contidas na soberania das Ilhas, mesmo com as constantes investidas diplomáticas por parte do governo argentino, distintas empresas britânicas levaram navios de exploração à zona e iniciaram a busca pelo ouro negro, ampliando assim a capacidade energética do Reino Unido, na qual, na ZEE britânica nas Ilhas, totaliza aproximadamente 60 milhões de barris de petróleo.

Um ponto estratégico é a proximidade com a Antártida, com 14 milhões de quilômetros quadrados, e sem autoridade política, o mesmo possui o amparo através do Tratado Antártico de 1961, na qual todos os estados signatários comprometeram-se a congelar pleitos de soberania sobre o continente branco. Entretanto, o mesmo apresenta riquezas hídricas substanciais somadas as possibilidades de existência de reservas energéticas. Mesmo sendo uma área explorada apenas para fins científicos, desperta o interesse por parte de vários Estados, e nesta questão, há um posicionamento da Argentina de maneira contundente.

4.3 A Argentina e a Antártida

Um ponto muito contestado por alguns Estados na demanda argentina perante a CLPC é a questão da Antártida. A presença do país no continente branco, inicia-se na segunda década do séc. XIX, na qual embarcações que partiam do porto de Buenos Aires em direção as atuais Ilhas Shetland do Sul, em 1904, a Argentina iniciou a ocupação permanente na Antártida Argentina e nesse espaço instalou bases com fins científicos, as quais, de maneira territorial estão sob a tutela executiva do Território Nacional de Tierra del Fuego.

Com o advento do progresso da ciência, outros países iniciaram processos de instalação de bases científicas na área além das bases argentinas, havendo assim, a necessidade de uma normativa que viesse a proteger o continente de pretensões estatais de viés ocupacional que não seja para fins científicos. Neste aspecto, torna-se necessário compreender o Tratado Antártico, já que se fundamentam nele, as notas enviadas por parte dos países membros da comissão, principalmente no que se refere a demanda até 350 milhas marítimas no espaço antártico argentino.

4.3.1 O Tratado Antártico

O Tratado Antártico desenvolveu-se num tripé: atividades científicas, reivindicações de posse e militarização, este tripé permite explicar acerca dos processos que conduziram a construção de um marco global que possuía o intuito de desativar parte do tripé apresentado anteriormente. Entre 1957 e 1959, celebrou-se o Ano Geofísico Internacional¹⁰, na qual, os 12 países que haviam conduzido pesquisas científicas na Antártida e arredores (África do Sul; Argentina; Austrália; Bélgica; Chile; Estados Unidos da América; Japão, Noruega; Nova Zelândia; Reino Unido e União Soviética) reuniram-se na cidade de Washington e no dia 1 de dezembro de 1959, assinaram o Tratado Antártico, entrando em vigor em 1961.

O tratado, como citado acima, tinha como base o estabelecimento da paz no continente, na qual, já no seu Artigo I, deixa de maneira muito clara isso:

ARTIGO I. A Antártida se utilizará exclusivamente para fins pacíficos. Proíbe-se entre outros, toda medida de caráter militar, tais como o estabelecimento de bases e fortificações militares, a realização de manobras militares, assim como os ensaios de todo tipo de armas. O presente Tratado não impedirá o emprego de pessoal ou equipamento militar, para investigações ou para qualquer fim pacífico. (TRATADO ANTÁRTICO, 1959, Artigo I).

Nesse sentido, o presente tratado já no seu início, tranca a possibilidade de qualquer uso do continente com fins militares, agrega-se a isto, que quando considerado o uso de armas, e com base ao ano no qual foi desenvolvido, é um progresso em virtude da corrida armamentista nuclear entre EUA x URSS durante a Guerra Fria, portanto, logra-se o primeiro mecanismo de não proliferação de armas num determinado espaço, isto evidencia-se no Artigo 5º, portanto, desmembra-se uma das partes do tripé que estimulou a construção do tratado.

O segundo aspecto explanado no início da seção, é a questão de reivindicações territoriais, o qual é o ponto chave para abordar sobre as contestações recebidas por parte de Estados membros da ONU, no qual a demanda da Argentina, reivindica soberania sob parte do espaço antártico:

ARTIGO IV 1. Nada que se contenha no presente Tratado poderá ser interpretado como: a) renúncia, por quaisquer das Partes Contratantes, a direitos previamente invocados ou a pretensões de soberania territorial na Antártida; b) renúncia ou diminuição, por quaisquer das Partes Contratantes, a qualquer base de reivindicação de soberania territorial na Antártida que possa ter, quer como resultado de suas

¹⁰ Secretaria do Tratado Antártico, informação disponível em: <www.ats.aq/s/ats.htm>. Acesso em: 30 out. 2015.

atividades, ou de seus nacionais, na Antártida, quer por qualquer outra forma; c) prejulamento da posição de qualquer das Partes Contratantes quanto ao reconhecimento dos direitos ou reivindicações ou bases de reivindicação de algum outro Estado quanto à soberania territorial na Antártida. 2. Nenhum ato ou atividade que tenha lugar, enquanto vigorar o presente Tratado, constituirá base para programar, apoiar ou contestar reivindicação sobre soberania territorial na Antártida, ou para criar direitos de soberania na Antártida. Nenhuma nova reivindicação, ou ampliação de reivindicação existente, relativa à soberania territorial na Antártida será apresentada enquanto o presente Tratado estiver em vigor. (TRATADO ANTÁRTICO, 1959, Artigo IV).

Evidentemente, o artigo acima do Tratado Antártico, apresenta claramente a negativa na solicitação de pedidos soberanos, dedicando este espaço continental após o mesmo. A Argentina demanda a soberania até 350 milhas marítimas sob o espaço antártico declarado território argentino, nesta linha, o país, o qual é signatário do Tratado, esta violando um dos artigos, mais especificamente, o IV, acima apresentado.

Vários países contestaram a posição argentina em virtude de demandar um espaço que esta vetada por um tratado, nesta linha, Estados como: Reino Unido, Rússia, EUA, Índia e Japão não reconhecem esta demanda em específico, já que evidenciam claramente, uma violação ao mecanismo multilateral de proteção do espaço antártico, portanto, o país não conta com a ampla cooperação internacional para a aprovação do seu pleito, os países podem conhecer a causa da continuidade da ocupação britânica nas Ilhas Malvinas, e emitir pareceres contrários à posição britânica na ilha, entretanto, a questão de ampliação soberana na qual os termos do tratado estão bem explícitos para questões territoriais, entretanto, se somado ao fato da Argentina buscar agregar na sua demanda, dificilmente a mesma será aprovada, já que há um mecanismo que impede esta solicitação.

4.4 Considerações sobre a demanda da Argentina

A demanda nacional carrega um misto de dificuldades de execução e questões a revisar. As oscilações políticas e econômicas no país afetaram os processos que conduziram a construção da reivindicação até 350 milhas marítimas, isto acarretou na demora em obter dados para a elaboração da mesma, portanto, é um processo que se edificou em varias frentes governamentais as quais derivaram num resultado, e soma-se a isto o peso político contundente e esta demanda possui.

O país possui dois delicados tópicos na sua agenda expansionista: as Malvinas e a Antártida, a diferença do Brasil que teve uma solicitação de revisão do seu pedido soberano e ampliou áreas apresentadas no primeiro informe, e do Uruguai que aguarda visto definitivo, a questão argentina envolve temas urticantes acima citados, sendo o caso antártico, uma violação de um Tratado por ela assinado, neste sentido, ao manter a demanda nos mesmos moldes em que esta, os passos seguintes por parte do país serão a continua contestação por parte de outros Estados, no caso Antártico e por parte do Reino Unido, e constante ‘*ping-pong*’ político, a questão das Malvinas.

Portanto, a demanda do país ainda tramitará nas instancias da CLPC, estas questões acima explanadas assim como, trabalhadas em seções deste capítulo, na abordagem argentina, produzem uma constante análise meticulosa da vontade do país, na qual, na mesma linha, transitam as contestações de outros Estados que observam pontos inconsistentes com normas já estabelecidas, neste sentido, uma Argentina maior, ainda aguarda por um resultado final.

5 A QUESTÃO DA SOBERANIA POLÍTICO-ECONÔMICA ATÉ 350 MILHAS MARÍTIMAS: BRASIL

O Brasil não se manteve aquém de solicitar a expansão da sua soberania sob a plataforma continental, as grandes reservas minerais contidas no espaço oceânico nacional, abriram o precedente da possibilidade de existirem mais reservas na plataforma continental, como também, além dos limites previstos na CNUDM, neste sentido, a extensão territorial nacional em matéria submarina, amplia a possibilidade de exploração, aliado a possibilidade de se estender até 350 milhas marítimas, neste sentido, o presente capítulo possui como por objetivo, apresentar a construção da reivindicação brasileira, através das pesquisas realizadas até a conclusão dos resultados por parte da Marinha do Brasil, para posteriormente, abordar as ponderações por parte da CLPC e a contestação estadunidense sobre a demanda nacional.

5.1 O Brasil até 350 milhas marítimas: a construção da demanda nacional

Pode-se citar que grande parte da sociedade desconheça que existe um Brasil além dos espaços emersos, não pelo fato de não souberem que existe uma massa oceânica, mas sim, pela dimensão deste espaço no mar, o potencial do mesmo em todos os aspectos. Na ampliação da demanda por energia, o desenvolvimento de tecnologias capazes de extrair as riquezas contidas no Brasil além-terra tornou-se uma corrida aos minerais submarinos, neste sentido, as dimensões continentais do país lhe conferem à nação uma das maiores plataformas continentais do mundo, portanto, o Brasil procura incrementa-la, podendo assim explorar ainda mais o potencial contido neste espaço.

A Zona Econômica Exclusiva brasileira estende-se por todo o litoral do país e ainda, abarca as áreas ao redor dos arquipélagos de Fernando de Noronha, Martim Vaz, São Pedro e São Paulo, Trindade e atol das Rocas. Neste sentido, mesmo com a vasta extensão do país no mar, as riquezas contidas neste espaço, entretanto, além das 200 milhas marítimas permitidas na CNUDM¹¹, o Estado precisava encontrar mecanismos para ampliar este espaço e a maneira

¹¹No Brasil, foi aprovada pelo Decreto Legislativo nº5, de 9/11/1987, ratificada em 22/12/1988 e promulgada pelo Decreto nº 1530, de 22/07/1995.

permitida, é através do Art. 76 da presente Convenção e do Anexo II da mesma, a qual outorga esta possibilidade de ampliação.

Para a construção da demanda brasileira, torna-se necessário explicar acerca dos mecanismos que permitiram elaborá-la, neste aspecto, o país desenvolveu uma estrutura a nível governamental. A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) foi criada através do decreto nº 74.557 em 12 de setembro de 1974, durante o governo do General Geisel. Esta comissão procurava investigar temas acerca das questões marítimas do país, no que tangia a recursos marinhos e riquezas contidas no fundo do mar, nesta perspectiva, a mesma tornou-se responsável pela condução dos trabalhos para a comprovação científica da prolongação natural da Plataforma Continental do território brasileiro.

Dentro da esfera da CIRM, um planejamento governamental foi essencial para a realização da coleta de informações, no caso, a execução de um plano, denominado de LEPLAC, instituído através do Decreto nº 95.787 de 7 de março de 1988 e atualizado posteriormente pelo Decreto nº 98.145 de 15 de setembro de 1989. O LEPLAC tem como por objetivo, realizar o levantamento da área além das 200 milhas marítimas estabelecidas na CNUDM, no caso do Brasil, a mesma entrou em vigor através da Lei nº 8.617 de 4 de Janeiro de 1993, estabelecendo a partir da linha de base, 12 milhas para Mar Territorial, 24 para Zona Contígua e 200 para Zona Econômica Exclusiva. O corpo organizacional do LEPLAC inicia-se na CIRM, como citado anteriormente, a qual tem como por fim, assessorar o Presidente da República, através do Ministro da Defesa, no que tange às diretrizes propostas para o cumprimento da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM). Para a execução da tarefa que concerne ao LEPLAC, a CIRM possui uma Secretaria Executiva (SECIRM), uma Subcomissão e um Comitê Executivo. A coordenação da CIRM fica sobre a égide do Comandante da Marinha, e a coordenação da Subcomissão para o LEPLAC, sob o Ministério das Relações Exteriores. A Subcomissão e o Comitê Executivo prestam suporte a CIRM quanto ao planejamento, coordenação e controle das atividades relacionadas ao levantamento da plataforma continental.

A partir do início das atividades em 1987, investiram-se montantes superiores a US\$ 40 milhões no LEPLAC, sendo a Petrobras a responsável por pelo menos metade desse valor, através da aquisição e processamento dos dados geofísicos, a outra metade orçamentária, incumbiu-se à Marinha do Brasil, através do emprego dos navios e execução do projeto. Em novembro de 1996, concluiu-se a etapa de aquisição de dados de sísmica de reflexão

multicanal, análise gravimétrica, magnetometria e batimetria, através da participação de diversos navios hidrográficos e oceanográficos da Diretoria de Hidrografia e Navegação, de especialistas da PETROBRAS. No total, coletaram-se dados ao longo de cerca de 150.000 km de perfis distribuídos ao longo da margem continental brasileira, entre Oiapoque ao Chuí, até uma distância a partir da linha de base de aproximadamente 350 milhas.

Para a execução do levantamento, a Marinha do Brasil mobilizou as seguintes embarcações: Navio Oceanográfico Almirante Câmara, Navio Oceanográfico Antares, Navio Oceanográfico Álvaro Alberto e o Navio Hidrográfico Sirius, os dados coletados por estas embarcações, proporcionaram os dados acima citados e incumbiu-se a Petrobras, a análise dos mesmos assim como a supervisão dos trabalhos executados. Os dados coletados pelas embarcações e posteriormente processados, através de mapas, apresentaram-se os resultados acerca da Plataforma Continental brasileira.

O desenvolvimento de um mecanismo de observância do potencial da Plataforma Continental brasileira tornou-se crucial para avaliar o que há no subsolo marinho e desta maneira, elaborar estratégias para o uso e exploração destes espaços, neste aspecto, os estudos permitirão ao Estado formular normas para a concessão dos mesmos, cabe ainda ressaltar, que a correta operacionalização deste mecanismo se dá através da multimodalidade estatal, significa neste aspecto, que a avaliação do potencial da Plataforma Continental, não depende apenas da Marinha do Brasil, mas sim do estabelecimento de um diálogo entre vários setores do governo para a condução de ferramentas de regulação dos espaços para que o Estado, tanto ente público em geral, como também cada unidade da federação que tenha áreas potenciais, consiga explorar por meio da normativa, o potencial da região através da concessão.

Neste aspecto, com o início das atividades do LEPLAC em 1987, reforçaram-se por meio da Resolução nº 004 da CIRM em 03 de Dezembro de 1997, a qual se denomina Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira – REMPLAC, a qual possui como objetivo avaliar o potencial da PC e como específicos: caracterizar o meio físico da plataforma continental; avaliar os recursos minerais; identificar e detalhar áreas de relevante potencialidade mineral; levantar informações geológicas de base para o manejo e a gestão integrada da plataforma e da zona costeira associada; implementar um banco de dados digitais georeferenciados para utilização pela comunidade científica, entes governamentais e empresas do Brasil.

5.2 Da CLPC aos resultados

Após um período de coleta de dados, o Brasil, através do Ministério das Relações Exteriores, depositou sua proposta, junto ao Secretário da Organização das Nações Unidas, em 17 de maio de 2004, com base no Artigo 76 da CNUDM, sendo o segundo Estado a peticionar a revisão dos limites da Plataforma Continental. A proposta brasileira foi observada no mesmo ano por sete peritos internacionais, oriundos dos seguintes países: Argentina, China, Coréia do Sul, Croácia, Nigéria e México (VIDIGAL, 2006). De acordo com os dados coletados por parte da Marinha do Brasil, o país possui uma área oceânica no que tange a ZEE até 200 milhas marítimas de 3.539.919,22 km². Na região norte do país, a área da plataforma continental atinge a marca de 298.898,48 km² e, na região sudeste/sul, são 531.702,05 km², totalizando 830.600,53 km². Com os dados levantados através do LEPLAC, o Brasil poderá incorporar a sua Plataforma Continental, caso aprovada pela CLPC, uma área total de 4.489.919 km², totalizada através da ZEE até 200 milhas atualmente mais a área pleiteada, esta corresponde à metade da extensão do território nacional continental e na qual exercerá direitos de soberania e exploração nesta linha, a proposta do Brasil envolve:

- a) Cone do Rio Amazonas;
- b) Cadeia Norte Brasileira;
- c) Cadeia Vitória – Trindade e Platô de São Paulo;
- d) Platô de São Paulo;
- e) Platô de Santa Catarina e Cone do Rio Grande.

No ano de 2007, com a conclusão da análise da demanda brasileira, a CLPC apresentou o resultado da avaliação da mesma, neste aspecto, a Comissão discordou de uma área total de 190.000 km², compreendendo aproximadamente, a 4,2% da área de nossa Amazônia Azul e a 19% da área da plataforma continental estendida, destaca-se neste aspecto, que a única área levantada que não apresentou nenhuma discordância foi o Platô de São Paulo, neste, concentram-se as grandes reservas petrolíferas na camada do pré-sal (BRASIL, 2015).

Neste aspecto, o Brasil decidiu realizar um novo levantamento, reenviando assim, uma proposta revisada perante a CLPC, a mesma foi debatida pelo GT LEPLAC e encaminhada à CIRM, na qual na sua 168^a Sessão Ordinária, realizada em 13 de maio de 2008 deliberou e

decidiu pela continuidade da demanda brasileira, permitida através da Resolução nº 1/2008/CIRM. Para a execução da tarefa, era necessária a utilização de embarcações capazes de realizar novos levantamentos geológicos, geofísicos e hidrográficos, com ênfase nas regiões na qual a CLPC não aceitou, para este fim, autorizou-se a execução da tarefa por parte das embarcações de pesquisa “M/V Sea Surveyor” e “R/V Professor Logachev”.

O navio de pesquisa “M/V Sea Surveyor”, através da Portaria do Estado Maior da Armada Nº 47, de 03 de março de 2009 realizou a coleta de dados nas seguintes áreas: Margem Continental Sul, Margem Meridional Brasileira, Cadeia Norte Brasileira e Delta Amazonas. Durante o levantamento, foram coletados dados nestas regiões através de Batimetria Multifeixe, Sísmica Multicanal, Gravimetria, Magnetometria, Sonobóias e Perfilador de Sub-fundo nos espaços contestados na demanda anterior, a embarcação encerrou sua operação em 27 de maio de 2010. O segundo navio de pesquisa, de bandeira russa “R/V Professor Logachev”, realizou a dragagem das rochas em duas áreas: Cadeia Vitória Trindade e Cadeia Norte Brasileira, encerrando suas operações em águas jurisdicionais brasileiras em 18 de abril de 2010. Ambas embarcações, contaram com o acompanhamento a bordo de pesquisadores de universidades e da Marinha do Brasil.

Tanto a primeira demanda enviada à CLPC, assim como a proposta revisada apresentam um imenso potencial contido na Plataforma Continental brasileira que vai além do petróleo. Uma grande quantidade de cascalho e areia para a construção civil em águas rasas entre o Espírito Santo e o Maranhão, ademais, recebem enfoque minerais valiosos, como diamante, zircônio (utilizado no revestimento de reatores nucleares), ilmenita (utilizada na indústria aeronáutica e aeroespacial) e potássio (de grande uso na indústria de fertilizantes), encontrados em depósitos formados em depósitos ferromanganesíferos. Portanto, a ampliação da soberania na Plataforma Continental torna-se fundamental para a nação. (A NOVA..., 2010)

Os levantamentos, ademais de constatar o prolongamento até 350 milhas marítimas e a observância de uma grande quantidade de recursos naturais no solo e subsolo marinho, produziu um grande acervo de informações de cunho científico, as pesquisas brasileiras provaram a capacidade do país em executar uma tarefa de grande porte, ademais da capacidade de trabalho e cooperação entre Marinha do Brasil (DHN), Petrobras e universidades brasileiras voltadas a estudos oceanográficos.

5.2.1 A contestação por parte dos EUA

Toda demanda exposta perante CLPC, pode vir a ser contestada, no aspecto de Estados solicitarem informações sobre os devidos levantamentos, a observância de incongruências em dados informados anteriormente em outros aspectos e ainda, a violação de algum tratado em geral, ou parte do mesmo que venha de encontro ao solicitado. Como por exemplo, o caso da Argentina com a demanda até 350 milhas marítimas na Antártida.

No caso do Brasil, a contestação realizou-se por parte da delegação dos EUA perante a ONU, a mesma cobrava a observância por parte da comissão avaliadora, da linha de espessura dos sedimentos, já que a medição dos mesmos determina a prolongação natural. A delegação dos EUA demandou uma observação mais atenta por parte da subcomissão já que os levantamentos realizados pelo Brasil e seus respectivos resultados não são compatíveis com dados apresentados em análises anteriores como NGDC e NOAA, e solicitou que se examinassem de maneira cuidadosa, os dados apresentados pelo Brasil.

Na mesma instância de questionamentos, a representação dos EUA demandava à Comissão cautela em virtude da cadeia Vitória-Trindade, alegando que esta área em questão não faria parte da plataforma continental além das 200 milhas marítimas, por isso solicitava uma avaliação mais rigorosa por parte da organização internacional na demanda nacional. Essa parece ser uma tradução clara das premissas do realismo. Pois, as áreas contestadas conformam os maiores blocos minerais do país, a aprovação dos mesmos, aliados a capacidade exploratória contida nestes, portanto, colocaria o Brasil numa capacidade produtiva muito significativa, principalmente em minerais estratégicos. A exploração dos mesmos poderia ter algum impacto, nas esferas de influência no Atlântico Sul, diminuindo em certa medida, a capacidade de influência dos EUA na região.

A delegação brasileira afirmou que os dados fornecidos para a comissão avaliadora não possuem incongruências como contesta a delegação norte-americana, todos os levantamentos realizados por parte do país possuem uma seriedade rigorosa, coletados e embasados por aspectos científicos e de acordo com as características exigidas pela CLPC, portanto, não haveria motivos para o impedimento da continuidade da avaliação do pedido brasileiro.

5.3 Considerações da seção

A experiência adquirida pelo Brasil em virtude das ações realizadas através do LEPLAC lhe permite ao país alcançar um grau de exportação da expertise adquirida durante os trabalhos, isto se traduziu na capacidade de cooperar com outras nações que buscam também, ampliar sua soberania, de acordo com a página oficial da MB, o país participa nos trabalhos conduzidos pela Namíbia, assim como Angola e Moçambique¹²(BRASIL, 2015), apresentaram interesse em receber orientações por parte da nação sul-americana. Os trabalhos executados abrem precedentes não apenas para os países acima citados, mas sim para todos os Estados costeiros que busquem ampliar o limite exterior de suas respectivas plataformas continentais.

No campo da política externa, a demanda brasileira propiciou a aproximação do Brasil com outros países, principalmente membros da ZOPACAS com os quais cooperou, como descrito anteriormente, agrega-se a este fator, o interesse da Petrobras em prospectar hidrocarbonetos na plataforma continental do Uruguai e na Guiana através de operações conjuntas de exploração de óleo e gás, também na plataforma continental do país. A iniciativa brasileira incrementa a presença do país numa área de ação pioneira no Atlântico Sul, a qual, segundo a DNPM (2011) é uma das maiores plataformas continentais do mundo, isto colabora para buscar que outros Estados Costeiros procurem definir seus limites exteriores.

O progresso adquirido por parte do Brasil neste processo de levantamento, aliado a uma vocação de líder regional, posiciona o país como cooperador em matéria de conhecimento adquirido, para o auxílio a Estados menores, a aproximação do país, principalmente com o continente africano, através de uma agenda de política externa, permite o estabelecimento deste auxílio. Questões como a revisão da demanda e de alguns pontos, formam parte do conjunto e do objetivo que o país quer alcançar, a obtenção do visto positivo para um Brasil maior na plataforma continental, é uma questão de tempo.

¹² Informação disponível em:< https://www.mar.mil.br/dhn/dhn/quadros/ass_leplac_amazul.html>. Acesso em: 15 out. 2015

6 A QUESTÃO DA SOBERANIA POLÍTICO-ECONÔMICA ATÉ 350 MILHAS MARÍTIMAS: URUGUAI

Da mesma maneira que Argentina e Brasil elaboraram suas demandas, o Uruguai desenvolveu sua reivindicação perante a CLPC, este capítulo tem como pressuposto, apresentar a elaboração da demanda uruguaia em consonância com a CNUDM, para isto, a construção do progresso normativo nacional em referência ao mar se explica através dos decretos relacionados ao mesmo, posteriormente, os esforços nacionais em matéria científica, política e diplomática com o intuito de obter informações para basear esta demanda para posteriormente, apresentar a avaliação realizada pela Comissão e por fim, a contestação por parte da Argentina em virtude dos limites demarcado no Tratado do Rio da Prata e seu Frente Marítimo.

6.1 O Uruguai até 350 milhas marítimas: a construção da demanda nacional e suas conclusões

A história do Uruguai com o mar, de maneira jurídica, inicia-se no período entre a Convenção de Genebra de 1958 e a CNUDM de 1982, no ano de 1969 o governo do Presidente Jorge Pacheco Areco, através do Decreto do Poder Executivo de 3 de Dezembro do desse ano e reafirmado através da Lei nº 13.833 de 29 de Dezembro do mesmo ano, denominada de Lei de Pesca, a mesma fazia referências alusivas à exploração, preservação e estudo das riquezas do mar e estendeu a soberania uruguaia até 200 milhas marítimas, ratificadas posteriormente no Tratado do Rio da Prata e seu Frente Marítimo em 19 de Novembro de 1973 no qual, Argentina e Uruguai afirmavam seus direitos soberanos no mar.

Posteriormente, a Lei nº 16.287 aprovou e ratificou a Convenção em 10 de Dezembro de 1992, respeitando assim e estabelecendo seus limites soberanos no mar com base na Convenção, mesmo estes já demarcados com a Argentina através do Tratado do Rio da Prata, agora, uma convenção negociada por diversos países e internalizada nos respectivos Estados signatários, passa a reger os limites do Uruguai nos espaços marítimos nacionais e estabelece ainda, em 200 milhas marítimas a Plataforma Continental do País, havendo a possibilidade, caso comprovada, da expansão até 350 milhas marítimas, com base no Art. 76 e no Anexo II da convenção supracitada.

Na mesma linha, o Uruguai procede de maneira legal, na criação através de decreto executivo n° 811/96 de 20 de agosto de 1996, da Comissão Assessora do Poder Executivo para o estabelecimento do Limite Exterior da Plataforma Continental (COALEP), composta por membros do Ministério de Relaciones Exteriores, Defensa Nacional (Armada), Ministério de Industria, Minas e Energia, Ministério de Agricultura, ANCAP e a Universidad de República¹³ a qual foi positivada posteriormente na Lei n° 17.033 de 20 de Novembro de 1998, denominada de Espacios Marítimo da República, a mesma ademais de agrupar algumas normas já estabelecidas nas leis acima citadas, ratificava o papel da COALEP e lhe outorgava a autoridade para o estabelecimento dos limites externos da Plataforma Continental uruguaia, determinando que a Armada Nacional, realizasse a condução e execução das ações necessárias para a fixação dos limites ate 350 milhas marítimas, a presente lei reafirma a vontade do Estado em ampliar a sua soberania nos espaços marítimos, reconhecendo assim o papel crucial da área no tangente a recursos. Em junho de 2001, a Lei n° 17.357 estabeleceu, em artigo único:

Declaram-se de interesse nacional os estudos e trabalhos necessários para o estabelecimento do traçado do limite exterior da plataforma continental do nosso país, referidas nos artigos 10 e 18 da Lei n° 17.033. O Poder Ejecutivo determinará a designação dos recursos correspondentes. (FERRAZ, 2010, p. 211)

Neste sentido, observa-se o interesse nacional em ampliar a soberania além das 200 milhas marítimas.

Para esta tarefa, tornava-se necessário a aquisição de uma embarcação capaz de executar a tarefa e realizar o posterior aparelhamento da mesma, neste sentido, a Armada Nacional trabalhou em conjunto com a Academia Marítima Internacional de Trieste, conseguindo assim, apresentar um projeto na União Europeia que tinha como fim, dotar a embarcação com os equipamentos necessários, além do devido treinamento por parte da Academia, neste sentido, em setembro de 1998 se incorpora à Armada o ROU Oyarvide. Embarcação antes pertencente à Marinha da República Federal da Alemanha, a qual conta com todos os equipamentos necessários para execução das tarefas hidrográficas. Em cooperação com esta, operou-se a lancha hidrográfica Trieste, incorporada à Armada em 2001.

¹³ Tradução nossa: Ministerio de Relaciones Exteriores, Defensa Nacional (Armada), Ministerio de Industria, Energia y Minería, Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, Administración Nacional de Combustible, Alcohol y Portland (ANCAP), Facultad de Ciencias de la Universidad de la República.

Através de um convenio com a Academia e com o ROU Oyarvide, realizou-se levantamento nas áreas do espaço marítimo uruguaio denominado de Corredor de Águas Seguras¹⁴. Posteriormente, o navio científico RD Aleksandr Karpinskiy, colaborou com a embarcação uruguaia, na coleta de dados. Para a interpretação dos dados coletados, o Uruguai contou com o apoio científico e técnico do Instituto Alemão de Geociências e com a cooperação do COPLA (Argentina) e do LEPLAC (Brasil).

Os dados coletados pelas embarcações da Armada, através de 21 percursos, sendo 18 de reconhecimento e 3 de confirmação de dados, totalizando 6.563,5 milhas marinhas constataram o prolongamento da plataforma continental uruguaia. Para isto, o país baseou-se na Fórmula de Galdiner, a qual combina a distância entre o pé do talude e a espessura dos sedimentos, neste sentido, observou-se que o Uruguai possui uma plataforma continental prolongada de 92.289 km², o qual, somada aos já 125.344 km² de plataforma continental até 200 milhas marítimas, passara a ter 217.617 km²,

A COALEP apresentou seus resultados e o informe elaborado pela própria ao Poder Executivo, o qual, através da resolução nº 131/2009, aprovou-se o trabalho elaborado pela comissão e deu visto favorável para o devido encaminhamento à CLPC. No dia 25 de agosto de 2009, durante a 24ª Sessão da CLPC, o Uruguai apresentou sua proposta, a qual, após análise dos dados e discussões com a delegação oficial, na sessão de trabalho entre os dias 28 de julho e 1 de Agosto, a CLPC considerou a proposta uruguaia e aprovou a mesma, ainda, com base no critério utilizado pelo país, o mesmo tem direito a ampliar sua soberania, em 82.000 km² além dos já propostos pelo país. Dada a oportunidade em ampliar ainda mais o domínio soberano, o Uruguai procedeu, a partir de dezembro de 2014, em coletar dados em 2D em áreas que se carecia de informação, aprimorando assim, a proposta nacional.

Os dados, ao estimarem a prolongação da plataforma, abriram a possibilidade de existência de reservas energéticas no mar e inserir o Uruguai no grupo de nações com explorações petrolíferas no seu território, e soma-se ainda, as possíveis reservas de gás também na plataforma continental.

¹⁴ Tanto a Lancha Trieste como o ROU Oyarvide, ademais de realizarem o levantamento da Plataforma Continental, tinham sido destinados originalmente para o projeto Corredor de Águas Seguras, em virtude de um acidente em 1997 com o Navio-Tanque San Jorge, que colidiu a 20 milhas de Punta del Este com uma rocha que não constava nas cartas náuticas. Estas embarcações executaram o levantamento do relevo submarino uruguaio, seus equipamentos embarcados, contribuíram também, com a missão da COLAEP, os dados coletados em virtude do acidente, colaboraram com a construção da demanda nacional.

6.1.1 A contestação por parte da Argentina

No dia 21 de agosto de 2009, a Argentina apresentou uma correspondência ao Secretário Geral da ONU no qual contestava um ponto na proposta do Uruguai em ampliar a sua soberania na Plataforma Continental. A mesma fazia alusão ao limite lateral compreendido nas 200 milhas entre os dois países e segundo a Argentina, encontra-se sem demarcação, este motivo dificultaria o pedido do Uruguai, já que não podem haver litígios ou limites sem demarcação.

Na apresentação do Uruguai, o COALEP apresentou que não existiam disputas ou espaços sem demarcação, todos os limites do Uruguai já estavam demarcados, no caso do país, mediante negociações e posteriores reconhecimento. Neste sentido, se o país não possui pendência nenhuma, a Comissão pode dar continuidade ao processo de expansão do limite da plataforma continental. Para basear a continuidade, o Uruguai apoiou-se num tratado assinado entre os dois países, o qual estabelecia o limite contestado, denominado de Tratado de Limites do Rio da Prata e seu Frente Marítimo, o qual entrou em vigor em 12 de fevereiro de 1974 e foi aprovado pela Lei N° 14.145 de 25 de janeiro do mesmo ano. Neste, estabeleciam-se as normas que regulamentavam recursos, navegação, contaminação, SAR e limites, entre outros, sendo a questão de limites, o ponto chave desta seção.

Para a compreensão deste ponto chave no Tratado, cabe citar o artigo que aborda esta questão:

Artículo 70°. O limite lateral marítimo e o da plataforma continental, entre a República Oriental do Uruguai e a República Argentina, está definido pela línea de equidistância determinada pelo método de litorais adjacentes, que parte do ponto médio da linha de base constituída por uma reta imaginaria que une Punta del Este (República Oriental do Uruguai) com Punta Rasa del Cabo San Antonio (República Argentina). (TRATADO DE LIMITES DO RIO DA PRATA E SEU FRENTE MARÍTIMO, 1973).

O artigo 70, compreendido no Capítulo XIV do Tratado apresenta de uma maneira clara o estabelecimento dos limites entre os dois países, os dois pontos em questão, em conformidade geográfica, são a boca da Bacia do Prata. Ademais, a linha traçada não apresenta desvantagem para as partes envolvidas, portanto, o Tratado esclarece o ponto em discussão. Além disso, o Uruguai no seu sumario executivo à CLPC (CLPC, 2009 p. 11),

apresentou uma nota de esclarecimento acerca do ponto FP-01, que é o limite em questão, está amparado pelo artigo acima descrito.

A Argentina discute que os pontos além das 200 milhas não foram estabelecidos, e que estes devem ser feitos de maneira bilateral e demarcados. No entanto, se tomar como fator de avaliação o ano do Tratado, naquele momento a construção da CNUDM iniciava os primeiros passos, já que os primeiros encontros multilaterais com o intuito de produzir uma nova convenção, iniciaram em 1973, portanto, no ano do Tratado, apenas havia o conceito de Truman sobre Plataforma Continental, neste sentido, ainda se manteve o conceito de uma linha reta a partir do ponto equidistante.

Em virtude da continuidade da demanda uruguaia, observa-se que a CLPC deu continuidade à avaliação, e baseou-se nisto, através da nota apresentada pelo país, baseada no artigo acima descrito. A contestação da Argentina é a única que consta nos registros oficiais da Comissão, já que, os limites com o Brasil, por exemplo, foram acordados mediante acordo e seguem regra similar ao do estabelecimento com a Argentina, neste sentido, o Uruguai respeitou o tratado em questão, atendo-se as normas já estabelecidas para a fixação do seu limite além das 200 milhas marítimas.

6.2 Considerações da seção

A demanda do Uruguai é uma das primeiras a ser aprovada na América Latina, com um trabalho de cooperação internacional, principalmente com a União Europeia e a colaboração das respectivas comissões da dos dois países sul-americanos acima citados, construiu-se um plano para reivindicar uma área a qual é maior que o território nacional emerso, a ampliação da soberana sob a Plataforma Continental e a consequente aprovação, mas já com as dimensões propostas pela CLPC, representa uma conquista nacional, em virtude do potencial exploratório que a área pode propiciar ao país, ampliando assim, a matriz exportadora do Uruguai.

No campo político, a aprovação da demanda representa a possibilidade de cooperação por parte do Uruguai com outros países, principalmente com os Estados membros da ZOPACAS em virtude da experiência adquirida durante o processo, o país pode construir mecanismos no campo da política externa, para colaborar com nações que busquem também ampliar seu domínio sob a Plataforma Continental com os membros da Zona, principalmente

numa instância em que o Uruguai busca se aproximar ao continente africano e a mesma análise, pode-se estender a outros países, os quais, por questões de recursos, não possam viabilizar suas demandas.

Neste sentido, a demanda nacional tem todos os elementos para contribuir em várias frentes no país, distinto do Brasil, que tem uma vocação de liderança regional, a demanda do Uruguai acompanha assim como a da Argentina, a possibilidade de explorar o poder econômico da plataforma, e além deste fator, um território maior demanda que o Estado elabore estratégias a longo prazo tanto para exploração quanto para proteção do mesmo, sendo assim, o país passa a necessitar traçar objetivos distintos dos atuais, principalmente no tangente a modernização da força e estratégias de defesa.

7 OS LIMITES DE PODER NAVAL ARGENTINO, BRASILEIRO E URUGUAIO

Toda demanda seja numa esfera local ou global, acarreta com implicações, é difícil que algo que uma parte solicita, não tenha consequências na outra ponta e mais quando estas consequências afetam ou podem interferir em certo grau, com algum balanceamento já existente. Neste sentido, toda questão territorial está aberta ao direito de questionamento e não é distinto quando se aborda um tema como a expansão na plataforma continental.

A abordagem nos três capítulos anteriores acerca da construção dos processos, além de trabalhar com a elaboração destes, explanou-se com base nos dados presentes na CLPC as contestações recebidas por parte de outros países aos solicitantes, as quais possuíam um embasamento jurídico para a elaboração das mesmas e foram mencionadas nos respectivos capítulos. Todos esses pleitos implicam numa expansão significativa das águas marítimas a serem protegidas e controladas por esses países.

A fim de qualificar como esses pleitos impactam na segurança regional, este capítulo tem como objetivo aferir sobre a capacidade marítima de Argentina, Brasil e Uruguai em prover segurança de suas respectivas Plataformas Continentais.

7.1 As implicações da demanda na Argentina

Na mensuração da demanda argentina, há dois fatores que, apresentam similaridades com os outros dois países aqui trabalhados: capacidade das forças armadas. Todo território deve ser protegido, este preceito está firmemente depositado em cada constituição nacional argentina, a qual atribui as forças armadas, garantir a defesa da soberania, no entanto, abre-se um precedente comum, a defasagem nas capacidades de poder dissuasório, as quais, não acompanharam o progresso global, assim como a escalada de segurança no mundo.

Realizando um resgate histórico até a Guerra das Malvinas, observa-se que, as capacidades de poder argentino, principalmente no tangente a conhecimento do teatro de operações, treinamento da força e informações sobre o inimigo, eram muito distintas das britânicas no conflito, ocasionando assim um grande número de baixas do país sul-americano durante a tentativa de recuperação de posse do arquipélago, evidentemente, as capacidades britânicas produziram uma capacidade de resposta de ataque muito superior à argentina. Portanto, ao trabalhar uma perspectiva de ampliação da soberania, principalmente numa área

onde tudo pode acontecer, e ainda, num espaço que, no caso da Argentina, apresenta um embate sobre a posse de um território, há de se abordar aqui, as capacidades argentinas para a proteção do espaço oceânico dentro da sua respectiva soberania.

Seguindo o lineamento proposto para esta seção, cabe avaliar as capacidades argentinas em matéria de defesa e ver a realidade, em virtude de um provável território maior, para tanto, há de se apresentar os preceitos argentinos no campo de segurança através de suas bases existentes, neste caso, o Livro Branco de Defesa da Argentina, o qual norteia as ações do país, neste sentido, o país trabalha com três frentes produtoras de instabilidades globais no campo da segurança: fenômenos de natureza transnacionais variados (terrorismo, pirataria, tráfico de drogas, armas e humanos), crises ou conflitos no interior dos Estados (fome, conflitos étnicos e debilidade do aparato estatal) e por fim, as questões climáticas (falta de alimentos em virtude do clima ou massivas migrações).

Assim como a grande maioria dos países da América do Sul, a Argentina possui um comprometimento na resolução dos conflitos através do Direito Internacional e do diálogo, a integração regional e o desenvolvimento de mecanismos regionais de segurança, como o CDS, vinculado à UNASUL, neste sentido, o país se engaja em ações coletivas, tais como a realização de exercícios militares conjuntos, a contribuição nos debates de segurança no sul do continente e mais profundamente, no envolvimento nas operações de paz da Organização das Nações Unidas, portanto. Vislumbra-se assim que a Argentina está atenta aos desafios da agenda de segurança global, das novas ameaças, entretanto, apresenta dificuldades em traduzir as ações que podem coibir estas ameaças presentes nos debates internacionais.

Ao fazer um escopo analítico sobre as questões de segurança, a Argentina apresenta pontos em comum com outros países do hemisfério sul acerca dos desafios do futuro em matéria de segurança: recursos alimentícios, recursos hídricos e recursos energéticos. Em buscar proteger estes recursos, os Estados em geral procuram desenvolver estratégias que evitem a tomada ou ataque por parte de outras forças, destes recursos cruciais, entretanto, enfatiza-se uma dificuldade dos Estados, em possuir mecanismos modernos capazes de afrontar as novas ameaças (PERSPECTIVA ESTRATÉGICA..., 2008).

Nesta linha, a Argentina apresenta desafios em matéria de externar uma força de defesa já que a mesma apresenta uma idade avançada em matéria de equipamentos, problemas orçamentários da força e ausência contínua de investimentos. No campo marítimo, a

Argentina conta com três submarinos táticos, estes possuem em média 40 anos desde a sua construção, de origem alemã, sendo o ARA Salta (S-31), ARA Santa Cruz (S-41) y ARA San Juan (S-42), mesmo com as constantes modernizações nos equipamentos, não apresentam a capacidade de força de submarinos, mas atuais, demandando assim, mais recursos de manutenção.

Ainda no campo naval, o país conta com quatro contratorpedeiros de construção alemã da Classe *Almirante Brown* (MEKO 360), os quais, mesmo com capacidades de atualização, apresentam também uma idade avançada, sendo os mesmos construídos entre 1978 e 1984. O país possui seis fragatas multi-propósito da Classe *Espora* (MEKO 140), projetadas também na Alemanha e construídos na Argentina, os mesmos apresentam certa idade de construção, duas destas fragatas, foram entregues ao país entre 2001 e 2004 em virtude de questões orçamentárias, mas já apresentaram melhorias na automatização de alguns processos.

Integra-se ainda a frota naval, as corvetas da Classe *Drummond* de origem francesa, a qual a Argentina possui três das mesmas, datadas a partir de 1978, sendo a última entregue em 1981, a embarcação ARA Teniente Olivieri, de origem americana e construída na década de 80, o qual serve de apoio a Armada Argentina para a execução de operações, principalmente de paz pela ONU e de rebocador de embarcações maiores, o ARA King o qual serve de navio de instrução ainda está em ação, o ARA Alférez Sobral, auxiliando em tarefas de abastecimento e reboque de embarcações militares argentinas e resgate de navios civis e por fim, as lanchas rápidas da Classe *Intrépida* da década de 70. O país ainda possui um navio logístico, um navio escola, um navio oceanográfico e um quebra-gelo.

Nesta apresentação acima realizada, observa-se o componente naval da Argentina, denota-se ainda, que a idade média da frota está entre 30 e 40 anos, algumas construídas diretamente para o país, outras adquiridas de outros Estados após uso, entretanto, o que é claro, é que as mesmas, mesmo com a modernização, incluindo os submarinos apresentam uma diferença com as embarcações que outros países possuem, algumas delas estiveram em combate durante a Guerra das Malvinas, portanto, num curto período de tempo, deverão ser substituídas e ao haver uma grande frota com tempo de uso similar, o gasto para a aquisição de novas embarcações será muito alto, e em grande escala, já que demandara a troca de uma grande parte da frota.

Torna-se dificultoso, portanto, coibir a prática de crimes na soberania argentina, sendo o mais comum à pesca ilegal, o mesmo não pode ser mensurado como um ato de grande transcendência, já que em partes, não se enquadra nas tipologias de ameaças à segurança internacional, no entanto, no comparativo, a dificuldade em evitar este tipo de ações, representa a dificuldade que o país pode enfrentar em dissuadir ações de maior impacto, como terrorismo e pirataria.

Para uma construção mais adequada dos desafios a serem enfrentados pela Argentina caso a demanda seja aprovada, torna-se necessário apresentar a capacidade aérea do país. De maneira operativa, o país possui 100 aeronaves capazes, sendo oito *Mirage III* fabricados a partir da década de 1960, os mesmos atuaram durante a Guerra das Malvinas. Somam-se a ele sete *Nesher S* e três *Nescher T*, ambos fabricados dez anos após o *Mirage*, no entanto, com características similares. Acompanham a frota de caças, trinta A-4 (A-4AR) *Skyhawk*; dois OA-4 (OA-4AR) *Skyhawk* estes de fabricação norte-americana entrando em operação mais recentemente, em 1997 após recondicionamento e por fim, vinte e um IA-58 *Pucará* e nove IA-58M *Pucará* estes já de fabricação nacional, construídos entre 1976 e 1986.

Outras aeronaves, dentro no total de 100 acima mencionados, integram o corpo da Força Aérea Argentina, trinta e sete no total sendo os mesmos destinados para carga e transporte de passageiros, destacando-se a série Hercules, ainda, se integram à força, 19 Supertucano da Embraer, de fabricação brasileira e 20 AT-63 Pampa, estes fabricados na Fábrica Argentina de Aviones, estes últimos utilizados para treinamento da força e por último um total de 43 helicópteros, distribuídos entre 15 Hughes 369; 3 MD-500; 4 MD-500D; 3 SA315B *Lama*; Mi-171E; 1 S-70A *Black Hawk*; 7 Bell 212; 1 S-76B (BRASIL, 2015).

No caso dos helicópteros e das aeronaves de treinamento e de carga, os quais não são tão demandados no campo ofensivo quanto às demais aeronaves, entretanto, os aviões listados anteriormente, apresentam uma idade média entre 30 e 40 anos desde a sua fabricação, os quais acarretam num alto custo de manutenção e ainda, a dificuldade de acesso a peças de reposição, o poder de ataque se reduz a cada ano operativo destes equipamentos de defesa, já que com o elevado custo para mantê-las voando, as modernizações executadas são cada vez mais custosas e em certo momento, incapazes de serem atualizadas, portanto, no curto prazo, os equipamentos serão obsoletos e poderão ser utilizados apenas para treinamento ou no máximo, destinados para combate ao narcotráfico, principalmente quando o mesmo utiliza aeronaves de pequeno porte.

Ao aliar-se a capacidade aérea com a naval, observa-se um caso que se repetira nos dois países a ser abordados nas seguintes seções. A elevada idade de alguns equipamentos, sendo alguns utilizados durante a Guerra das Malvinas torna-os difíceis de uso para o enfrentamento de forças opositoras, ao abordar uma questão como a expansão soberana até 350 milhas marítimas e fazendo uma conexão com as novas ameaças consideradas pela Argentina e a disputa por recursos, enquadra-se que, diante da possibilidade de existência de reservas energéticas na plataforma continental do país, devem existir equipamentos que estejam no mesmo nível de operabilidade daqueles que o oponente possa ter, quando se trabalha com a possibilidade de forças não estatais, as mesmas possuem uma capacidade de adquirirem um poder de fogo, em muitos casos, tão potente quanto o estatal, portanto, existem desafios a serem superados em matéria de capacidade de poder do Estado.

7.2 As implicações na demanda do Brasil

Assim como a Argentina, o Brasil detém uma grande extensão de litoral, a qual, de maneira paralela, adiciona-se uma das maiores plataformas continentais do mundo, neste sentido, a dimensão espacial a proteger, a importância deste espaço, o qual denomina-se de Amazônia Azul¹⁵, nesta área, extrai-se 85% do petróleo e 75% do gás natural produzidos no Brasil, ainda, 95% do comércio exterior brasileiro, é realizado através da via marítima, neste sentido, evidencia-se a importância deste espaço para o país, portanto, protegê-lo torna-se uma tarefa crucial.

Distinto da Argentina, o Brasil não se envolveu em conflitos de grandes proporções após a participação na II Guerra Mundial, no entanto, o mais contundente e conhecido, é um episódio denominado de Guerra da Lagosta, a qual, uma crise diplomática entre Brasil e França, esteve perto de alcançar as vias militares de fato. Os movimentos brasileiros no mar, posteriores a estes episódios, remeteram-se, assim como a Argentina, à participação em missões de paz da ONU, neste aspecto, cabe apresentar a capacidade naval e aérea do Brasil e os desafios de ambas, e aliar estes à demanda até 350 milhas marítimas.

Baseado nas diretrizes da Estratégia Nacional de Defesa, pode-se construir uma linha em que o país possui uma estratégia que busca a proteção da soberania nacional, neste

¹⁵ “Amazônia Azul” é a denominação outorgada para uma área de aproximadamente 4,5 milhões de km² no mar o qual equivale a 52% do território nacional terrestre. Recebe esta nomenclatura em virtude de que as dimensões do espaço, compara-se à da floresta amazônica.

aspecto, podem se observar algumas diretrizes que vão ao encontro do que busca se debater nesta seção:

1. Dissuadir a concentração de forças hostis nas fronteiras terrestres e nos limites das águas jurisdicionais brasileiras, e impedir-lhes o uso do espaço aéreo nacional.
3. Desenvolver as capacidades de monitorar e controlar o espaço aéreo, o território e as águas jurisdicionais brasileiras. (END, 2008, p. 11).

Portanto, a estratégia apresenta lineamentos que apresentam a necessidade de proteger os espaços soberanos brasileiros, neste sentido, assim como a Argentina, o Brasil age dentro aposta no diálogo, na cooperação militar regional e na integração das bases de defesa, ademais busca fortalecer o Conselho de Defesa Sul-Americano.

Ainda neste aspecto, aproximando o debate para o campo marítimo, a END apresenta a aplicabilidade de negação do uso do mar de acordo com as seguintes circunstâncias:

- (a) defesa pró-ativa das plataformas petrolíferas;
- (b) defesa pró-ativa das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras;
- (c) prontidão para responder à qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio; (END, 2008, p.20)

Observando as menções acima, há uma preocupação por parte do país na proteção dos espaços oceânicos nacionais, neste aspecto, a Marinha do Brasil buscou reaparelhar e modernizar a força, através do Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM) a força procura modernizar os equipamentos que permitem defender o território e dissuadir ameaças, cabe portanto, explanar o atual componente naval do país.

O Brasil possui uma frota naval de consideráveis dimensões, neste aspecto, o país possui 4 submarinos da Classe Tupi, de origem alemã, os quais foram lançados em 1987 e incorporados à MB a partir de 1989 e um 1 submarino da Classe Tikuna, que é baseado no projeto do Tupi, o mesmo foi construído no Brasil em 2005 e incorporado no ano seguinte à força, a não ser pelo Tikuna, os outros 4 submarinos apresentam uma idade média de 30 anos de uso, mesmo estando estes na vida útil estimada, os submarinos projetados dentro do Programa de Desenvolvimento de Submarinos - PROSUB buscarão substituí-los, divididos entre 15 convencionais, totalizando 20 com os atuais e 6 nucleares a qual será atingida de maneira total, com a conclusão dos mesmos em 2047.

Ainda, acompanham a frota de submarinos no campo naval, 6 fragatas da Classe Niteroi, sendo 4 construídas no Reino Unido e 2 construídas na AMRJ, no Rio de Janeiro entre meados da década de 1970 e toda a década de 1980, e posteriormente modernizadas em 1997. Integram também a esquadra 3 fragatas da Classe *GreenHalgh* as quais estiveram em serviço pela *Royal Navy* e entraram em serviço no Brasil na década de 1990, no ano de 2013, passaram por revitalização, no qual, foi incorporado os mísseis antinavio EXOCET MM-40, na mesma linha, acompanham-nas 4 corvetas da Classe Inhaúma, baseadas num projeto alemão e construídas também na AMRJ e entraram em serviço a partir de 1989 e a Corveta Barroso, baseada na Classe Inhaúma, também construída no Brasil entrando em serviço em 2008 e equipada, assim como a Classe Inhaúma, com mísseis EXOCET MM-40.

Soma-se a frota naval da marinha, 12 navios-patrolha da Classe Grajaú, construídos no Brasil e na Alemanha a partir da década de 1990, 2 navios-patrolha Classe Macaé, construídos recentemente e incorporados em 2009 e 2010 respectivamente, e por fim, 3 embarcações da Classe Amazonas, construídos inicialmente para Trinidad e Tobago pela BAE Systems, foram adquiridos pelo Brasil em 2012, sendo estas, as mais novas embarcações da armada. Integram ainda a esquadra, navios de desembarque, navios tanque, socorro submarino e de meios de pesquisa.

Deixa-se um parágrafo aparte para o A12 São Paulo, o Navio Aeródromo da Marinha do Brasil, construído em 1957 por encomenda da Marinha da França, o mesmo foi incorporado pelo Brasil no ano 2000 e revitalizado e modernizado a partir de 2005, voltando a operar em 2010. Atualmente, o NAE encontra-se no Arsenal da Marinha para modernização, com possibilidade de retorno à operativa em 2021, para que o mesmo continue operando até 2030. Em 2017 o navio alcançara 60 anos de construção, mesmo com modernizações, apresenta uma elevada idade, somado ao uso anterior por parte da França, o custo para atualiza-la e manter operante será alto, em virtude das oscilações econômicas atuais, apresenta-se uma visível dificuldade na aquisição de um novo navio aeródromo e uma completa avaliação, sobre os custos da modernização da embarcação.

Avaliando de maneira geral, e trazendo este debate baseado nas citações extraídas da END, o Brasil apresenta um grande desafio, o tamanho da plataforma continental atual do país já denota um trabalho para a Marinha do Brasil, se agregar a este trabalho, a demanda nacional até 350 milhas marítimas, o trabalho é incrementado, a idade do equipamento, mesmo apresentando uma média de 30 anos, sendo esta a média outorgada à vida útil de

embarcações, pode dificultar a correta labor de proteção e de dissuasão de forças inimigas, observando a alteração do tipo de oponente, mudando a clássica perspectiva que era Estado versus Estado, no momento atual, tem-se a atuação, além do Estado, a ação de pirataria, terrorismo, portanto, a ameaça mudou, as capacidades das mesmas se alteraram.

No trabalho de auxiliar a Marinha do Brasil em manter a soberania brasileira no mar em segurança, o emprego do poder aéreo é crucial para, de maneira conjunta, trabalhar na detecção de ameaças para posterior comunicação com a força marítima, neste sentido, a Força Aérea Brasileira e a Força Aeronaval, divisão aérea da Marinha, cooperam com as atividade de proteção do Brasil oceânico, para este fim a primeira conta com 10 EMB-111 (P-95A Bandeirulha) e 9 EMB-111 (P-95B Bandeirulha) os quais, modernizados, contam com radar de alcance até 370 km de distância e equipamentos capazes de acompanhar 200 alvos de maneira simultânea e trabalham de maneira paralela, 7 P-3 Orion cooperam com as atividade de monitoramento, assim como o Bandeirulha, o mesmo possui radar, detector de anomalias magnéticas, visor infravermelho e a possibilidade de lançamento de sono boias, as quais detém a função de detecção de sons no fundo do mar, principalmente na busca de submarinos.

No campo da Força Aeronaval, operam 9 A-4 *Skyhawk* monopostos; 3 TA-4 *Skyhawk* bipostos de interceptação e ataque, os quais estão sendo modernizados pela Embraer para prolongar sua vida útil, os mesmos podem operar tanto em navio aeródromo, já que estes operavam no NAe São Paulo, como também em pista, soma-se a frota Aeronaval, 4 helicópteros S 70-B de um total de 6 adquiridos recentemente destinados a detecção, localização e ataque a alvos de superfície e completam a frota, 12 AH-11A *Super Lynx* sendo 6 já modernizados e outros 6 que aguardam modernização, todos destinados a ataque. A Força Aeronaval ainda é integrada por helicópteros destinados a SAR, a transporte e a treinamento.

Observa-se que no campo da aeronáutica militar, o componente operacional é recente, sendo modernizadas as aeronaves destacadas para patrulhamento marítimo, ampliando a capacidade das mesmas e podendo colaborar com a Marinha do Brasil na detecção de ameaças e o fornecimento de dados para posterior envio a esquadra, já no campo aeronaval, a modernização das aeronaves A-4 e TA-4 permitiu estender a vida útil do equipamento, e a aquisição de 6 novos helicópteros incrementam a abrangência espacial da marinha ampliando assim, seu espaço de atuação, aliado a cooperação aérea da FAB.

7.3 As implicações na demanda do Uruguai

Ao abordar esta questão no caso do Uruguai, altera-se um fator: dimensões, a extensão territorial do país é comparável à do estado de Rio Grande do Sul, no entanto, a plataforma continental estendida, será maior que o seu espaço emerso e isto demanda uma capacidade de proteção, assim como mencionado no capítulo 2, o qual trabalha a construção da demanda, estudos geológicos comprovaram a possível existência de reservas energéticas na plataforma continental uruguaia, neste sentido, é preciso possuir uma capacidade de resposta à ameaças que proteja a área e as instalações ali alocadas, ademais de restringir o uso do mar.

Para guiar as ações do Estado em matéria de defesa, elaborou-se a Política de Defesa Nacional, caracterizada segundo o Art. 3º da Lei nº 18.650 denominada de Lei Marco de Defesa Nacional o qual traçou as diretrizes no campo de defesa no país, assim como Argentina e Brasil, o Uruguai considera que o ambiente internacional é instável e o grau de certeza é reduzido, avalia ainda que, geralmente as ameaças não são estatais e estas se ramificam em pirataria, terrorismo, tráfico e a PDN uruguaia aborda um ponto crucial neste trabalho, a preservação dos recursos naturais estratégicos, portanto, cabe apresentar as capacidades do Estado para a execução desta tarefa.

No campo marítimo, cabe a Armada Nacional realizar a proteção dos espaços marítimos uruguaios, para esta tarefa, o destacamento militar naval utiliza algumas embarcações, sendo 3 navios Classe João Belo, o ROU 01 Uruguay serviu à Marinha de Portugal a partir da década de 1960 até o ano de 2008 quando foi incorporado à Armada nacional, integram-se ainda o ROU 02 Comandante Pedro Cambell, também da Classe João Belo o qual serviu Portugal também a partir de 1969 e incorporado também em 2008 e por último o ROU 04 General Artigas, este último de construção alemã, o mesmo entrou em serviço para o país europeu em 1968 e foi incorporado a esquadra uruguaia em 2004.

Ainda no campo naval, compõe a frota o ROU 23 Maldonado, navio de patrulha oceânica construído na Alemanha em 1968 e incorporado à frota uruguaia no ano de 2002, somam-se também as embarcações ROU 31 Temerario, ROU 33 Fortuna e o ROU 34 Audaz, construídos também na Alemanha na década de 1970 e incorporados à Armada em 1991, exercem a tarefa de navios anti-minas, no entanto, colaboram com a proteção das águas uruguaias. O país possui um destacamento naval responsável pelo controle da segurança à

navegação, tanto fluvial quanto marítima, exercendo o papel de polícia marítima, cabendo apenas à Armada, a proteção da soberania nas águas uruguaias.

Ao listar as capacidades navais do Uruguai, denota-se um fator preocupante, todas as embarcações da força, apresentam uma elevada idade de uso, os mesmos foram adquiridos de outras forças militares navais, não é um fator excludente, já que Argentina e Brasil possuem embarcações que antes de adquiri-las foram empregadas por outras forças, no entanto, as perspectivas em renova-las, apresentam um horizonte complicado, como todas as embarcações apresentam em média 50 anos desde sua construção, moderniza-las é uma tarefa complicada, portanto, a aquisição de novas deve ser uma pauta essencial no planejamento da Armada.

Ao ampliar a soberania e esta sendo maior que o espaço terrestre do país somado a possibilidade de existirem reservas energéticas na plataforma continental, o desafio do Uruguai assume proporções maiores, não envolve apenas SAR, mas também a defesa proativa de instalações petrolíferas que vierem a se instalar, o país busca licitar a compra de radares de controle marítimo, assim como a aquisição de OPV, dentre os países aqui trabalhados, o caso do Uruguai é o mais grave, já que, mesmo existindo uma iniciativa em renovar a frota, questões orçamentárias impedem que os projetos continuem adiante, diante das novas ameaças avaliadas pela PND do Uruguai, dissuadi-las será uma tarefa dificultosa com a atual capacidade.

Da mesma maneira que se apresenta o poder naval do Uruguai, o componente aéreo colabora com o controle da soberania do país nos espaços marítimos, neste aspecto, a Armada possui o destacamento de Aviação Naval o qual possui a responsabilidade de controlar as águas sob jurisdição da República Oriental do Uruguai ademais de cooperar em operações de SAR junto à Armada, neste aspecto, as capacidades aéreas da Armada são compostas por dois aviões *Beechcraft* Super King Air 200, fabricado nos EUA, foi incorporado ao esquadrão em 1980 e colabora com ações de patrulha, na mesma função, o país conta também com 2 helicópteros Bo-105PAH01, estes de origem alemã, foram incorporados à Armada em 2007, e por ultimo, um helicóptero Esquilo, doado pelo Brasil, e incorporado à força em 2006,

Claramente observa-se os escassos recursos que a Aviação Naval tem, assim como as embarcações apresentam uma idade avançada, nas aeronaves, ademais de influir a idade do equipamento, colaboram a capacidade tecnológica do mesmo e os anos de uso no ar, neste

sentido, posteriormente a possibilidade de atualizar as aeronaves torna-se dificultoso em virtude de questões orçamentárias. Recentes observações da força destacaram a necessidade de adquirir novos equipamentos para desenvolver as tarefas as quais lhe são atribuídas, no entanto, assim como a Armada, estas questões de renovação da frota, as demandas da aviação naval deverão aguardar.

Claramente, o país apresenta uma dificuldade em traduzir as aspirações em proteger a soberania com o atual poder militar, com uma média de 50 anos nas embarcações e de 30 nas aeronaves, a tarefa de proteger a soberania uruguaia no mar dificulta-se a cada ano, sem restar à possibilidade de modernizar a mesma, apenas a troca da mesma é a única alternativa, a mesma regra aplica-se aos destacamentos aéreos, portanto, no debate nacional há um diálogo único entre Forças Armadas e Ministério da Defesa, no entanto, traduzir estes esforços em ações concretas na esfera executiva e implanta-las nos orçamentos estatais, torna-se um desafio aparte.

7.4 Considerações da seção

Na apresentação das capacidades de defesa dos Estados trabalhados, observa-se um hiato tecnológico nos equipamentos das forças armadas dos países, a idade média destes recursos, fica entre 30 e 50 anos e mesmo com a modernização de alguns dos recursos, os mesmo tiveram ou terão um elevado custo de modernização, neste sentido, há uma emergência no âmbito da segurança nacional no que tange as reais capacidades dos Estados, a mudança das ameaças constatadas, altera o panorama de segurança, já que o inimigo pode variar de estatal a forças paramilitares.

Discutir a ampliação dos limites não trata apenas dos recursos alocados no espaço marítimo nacional, mesmo estes concedendo uma parcela de poder, necessitam proteger os mesmos, instalações industriais permanecerão ancoradas neste espaço, assim como uma cadeia logística envolvida no processo energético, neste sentido, a atuação das respectivas marinhas e do componente aéreo é essencial para a defesa do espaço, dos recursos e das instalações na soberania marítima, entretanto, com os recursos atuais dos países estudados, é de matéria urgente, a atualização das capacidades militares dos mesmos é necessária.

No seio do Estado, a concepção defesa nos países abordados não está na pauta central, mesmo havendo uma atualização dos equipamentos, uma procura em desenvolver novas

tecnologias e dotar de estas inovações a força, quando se discute nos foros legislativos a compra de mais equipamentos, como embarcações, aeronaves e armamentos, por exemplo, o debate emperra nas agendas legislativas, sob a justificativa de que as nações são pacíficas e permanecem afastadas de ameaças como terrorismo, excluindo o fato de que questões de segurança são globais, portanto, questões de importância nacional como defesa, não recebem o devido enfoque, nesta linha, a proteção dos recursos nacionais, permanece a mercê de escolhas políticas.

Diante esse cenário, a falta de capacidades marítimas próprias, torna-se vital inferir sobre as possibilidades cooperação entre Argentina, Brasil e Uruguai, entre si, mas anda regionalmente, a fim de suprir essas deficiências, atuais e potencialmente futuras, em segurança marítima.

8 OS DESAFIOS NA AGENDA DE SEGURANÇA E A CONVERGÊNCIA NO ÂMBITO DA ZOPACAS

Este capítulo propõe apresentar os desafios na agenda de segurança no Atlântico Sul, para isto, abordar-se-á a criação da ZOPACAS e a procura por um mecanismo de segurança marítima regional, no qual, as potências externas jogam um papel fundamental neste processo, para finalmente, apresentar as mudanças no campo da segurança internacional, os quais impactam no debate atual na área de defesa e avalia-las sob o prisma teórico apresentado no início deste trabalho, aproximando o debate para a região em questão.

8.1 ZOPACAS e a procura pela segurança marítima regional

A ZOPACAS foi criada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 1986 através da iniciativa brasileira de criar uma zona de paz e cooperação foi um claro esforço em buscar um regime de coordenação política no Atlântico Sul. A sigla é formada pelos países banhados pelo Oceano Atlântico, tanto da América do Sul: Argentina e Uruguai, quanto da África: África do Sul, Angola, Benin, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa e Togo¹⁶ (ITAMARATY, 2015).

A criação de uma zona de cooperação acontece num período de bipolaridade no mundo, na qual imperava a desconfiança. Enquanto observava-se uma corrida bélica entre os Estados Unidos da América e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, o Atlântico Sul desfrutava de ser um espaço distante do conflito, na qual, apenas era utilizado para navegação comercial, principalmente para o transporte de petróleo, o qual era dominado pelas potências ocidentais, no entanto, a presença de frotas navais soviéticas, mais precisamente em assistência a Angola, acionou a emergência perante os EUA e aliados, de que havia a necessidade de produzir uma resposta, a fim de manter afastada a possibilidade de um conflito bélico na região, e de evitar a suspensão do fornecimento de petróleo em direção ao norte.

¹⁶ Informação disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/notas-aimprensa/participacao-do-ministro-das-relacoes-exteriores-antonio-de-aguiar-patriota-na-vii-reuniao-ministerial-da-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul-2013-montevideu-14-a-16-de-janeiro-de-2013>>. Acesso em: 27 nov. 2015.

Com o objetivo de salvaguardar a rota, alguns instrumentos foram instaurados já no fim Segunda Guerra Mundial através das potências, como o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), celebrado em 1947 entre os países da América do Sul e os Estados Unidos, no qual o princípio central baseava-se em que um ataque a um dos membros do Tratado, representaria um ataque a todos, mantendo assim sob um guarda-chuva de segurança todos os países do continente, com os EUA como principal ator, ainda no campo diplomático, o Acordo de *Simonstown* firmado entre África do Sul e a Grã-Bretanha no período de 1955 e 1975 constitui-se um acordo de fornecimento de equipamentos militares britânicos à marinha sul-africana com o objetivo era zelar pela defesa da África Austral, dando-lhe ao Reino Unido e conseqüentemente, a OTAN a extensão de influencia sob esta área e por fim, a Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS) na década de 1980, que articulada pela África do Sul e fortemente apoiada pelos Estados Unidos o qual tinha como por objetivo, inspirada na OTAN, o estabelecimento de um pacto militar, em prol da proteção do Atlântico Sul e do afastamento das ameaças comunistas, para Penha, esta última não logrou sucesso em virtude da oposição desencadeada por parte do Brasil e pelos países africanos (PENHA, 2010).

Durante o auge da Guerra Fria, a presença de embarcações da URSS no litoral africano acendia ainda mais o debate em desenvolver um mecanismo de proteção, por um lado, buscava-se um afastamento do eixo de conflito entre potências, no entanto, por outro lado, sob a justificativa da possibilidade de influência do pensamento soviético nos países do Atlântico Sul, procurava-se fomentar a militarização da região, neste sentido, o TIAR apresentava um lado buscado, a proteção dos países principalmente de um possível ataque soviético, no entanto, os países africanos permaneciam à mercê dos acontecimentos, mas, o Tratado apresentará seu descrédito na instância da Guerra das Malvinas, ocasionado pelo apoio norte-americano à Grã-Bretanha.

O fator acima deu o pontapé para a construção de um mecanismo cooperativo no marco de segurança, mas que integrasse ademais dos países sul-americanos, os Estados africanos, desenvolvendo assim uma via paralela as já apresentadas ou construídas, nas quais, apenas uma das partes estava envolvida, neste sentido, os esforços diplomáticos do Brasil, convergiam na mesma posição da Nigéria, a qual apontava que deveria criar-se uma estrutura multilateral entre ambas margens do Oceano Atlântico, e que não deveria se submeter as influências militares das grandes potências, e a partir do constante trabalho diplomático do

Brasil, debateu-se na Assembleia Geral da ONU a iniciativa nacional, o qual, através da Resolução nº 41/11 de 27 de Outubro de 1986, criou-se a ZOPACAS, a qual, mesmo com a negativa da África do Sul e de EUA, contava com o apoio de todos os aliados sul-americanos e africanos.

Observa-se neste sentido, que se desenvolveu um mecanismo multilateral de diálogo, afastado dos tradicionais eixos de poder e sob a influência destes, num espaço no qual existem territórios ultramarinos britânicos, neste sentido Waltz (1979) dialoga claramente acerca do aumento da força, já que, a maximização da capacidade de poder decorre da insegurança internacional e da cobiça por mais espaços, alinha-se neste aspecto, o incremento da presença militar das grandes potências na região, com enfoque em EUA e Reino Unido, o primeiro em virtude da reativação da IV Frota e no caso britânico, a cadeia de territórios ultramarinos localizados ao longo do Atlântico Sul, ademais das Falklands, mantém o controle à região, apesar da construção de fóruns de diálogos no campo da cooperação e da segurança.

Ainda nesta questão, Mearsheimer pontua que as grandes potências discordam da atual distribuição de poder, para reinterpretar estas movimentações no tabuleiro estratégico, procuram construir alianças com Estados de menor estrutura de poder, que apresentam certa vulnerabilidade, para desta maneira, construir alianças, portanto, dentro dos marcos aceitos pela comunidade internacional, conseguem manter a sua posição no sistema internacional (MEARSHEIMER, 2001), portanto, aproximando ao debate proposto, o poder de barganha oferecido pelas grandes nações, é distinto da abordagem dada pelos três países sul-americanos na ZOPACAS referente a agenda com os países africanos por exemplo, o caso do Brasil é distinto porque conduziu uma agenda proativa com o continente, entretanto, Argentina e Uruguai não possuem uma agenda com uma pluralidade como a brasileira, isto pesa na avaliação de cooperação.

Pode se observar, uma emergência nas relações da Zona, tomando em observância que o último encontro realizou-se em 2013 em Montevideu, sendo a primeira desde 1986, na qual, convocaram-se os Ministros da Defesa dos países membros, posteriormente a esta, não houve uma articulação ativa em prol de uma agenda permanente, mesmo com o debate de tópicos pertinentes aos interesses e objetivos da Zona, estas não se traduziram numa sinalização de operacionalizar a região, já que na sigla, a palavra cooperação compõe a mesma, isto abre precedentes e espaços para que as potências busquem apresentar iniciativas colaborativas, que

convirjam às necessidades destes países, portanto, os Estados que possuem interesse em manter seu espaço no cenário internacional, desenvolvem mecanismo para atrair estes países.

A procura pela autonomia é fundamental, na instância em que grandes potências procuram construir alianças, o Atlântico Sul não se envolveu diretamente durante a Guerra Fria, no entanto, a construção de parcerias por parte da URSS com alguns países africanos em virtude da aproximação de ideais políticos, ocasionou uma resposta dos EUA, principalmente nos países sul-americanos, para evitar a construção por parte do regime soviético no continente, com o fim da Guerra Fria, a agenda política estadunidense observa sob outro prisma a região, procurando agregá-la à extensão do seu domínio (BARBOSA, 2015), no entanto, a similaridade entre ambos lados do Atlântico, seja mediante laços culturais, estreitamento econômico, desenvolveu uma capacidade de procurar.

8.2 A presença das grandes potências na região

Nesta atual construção multilateral, não podem ser descartadas as observações sobre a ingerência das grandes potências na região em questão, estas ao seu ver exercem um papel preponderante no progresso da área, principalmente no que tange a uma visão de política externa das mesmas e da essência de um discurso da procura em manutenção da estabilidade e segurança no espaço oceânico sul, neste sentido, propõe-se uma análise das potências atuantes na região, tanto no continente americano quanto africano, vide os atores europeus (França e Reino Unido) e a presença dos Estados Unidos e posteriormente a ascensão da China na região.

Dentro das potências assinaladas, a França possui um papel geoestratégico de destaque na região, os laços mantidos entre o país e suas ex-colônias se traduzem através da política da *Françafrique*, formulada por Charles de Gaulle, buscava manter as relações do país com suas antigas posses territoriais no continente e assim, manter sua influência na região, mesmo com a independência destes, via esta aproximação, a França é a que mais realizou intervenções nos assuntos africanos, seja através de ações militares ou de manutenção de líderes políticos que atendam aos interesses de Paris (PENNA FILHO, 2015)

Cabe destacar que, a capacidade de influência francesa no continente se estende ao campo militar, o país europeu treinou grande parte das forças armadas das suas ex-colônias e ainda, mantém um contingente de tropas em bases no continente, mais precisamente em

Gabão, Senegal, Chade e Costa do Marfim, estas, asseguram o eixo de interesses do país no continente, soma-se também, os esforços franceses no combate à pirataria marítima através da participação na Operação EUNAVFOR Atalanta na região da Somália e também através do projeto ASECMAR, o qual busca apoiar reformas no setor de defesa marítima no Golfo da Guiné (FRANCE DIPLOMATIE, 2015), mesmo estas ações sendo destinada ao Golfo do Éden de maneira concreta com frotas navais para vigilância, a ameaça às rotas via Oceano Atlântico podem representar uma presença mais forte da França na região em estudo.

A procura pela manutenção de poder na região leva a que a França pratique esta ação de *Soft Power*, mesmo não buscando entrar em conflito, apesar das intervenções militares no Mali, por exemplo, procura exercer uma influência nos países africanos para a manutenção dos seus interesses, já que, a abrangência militar francesa não que equivale ao poder dos Estados Unidos, as ações políticas convergem para que o país ainda seja um ator de destaque no plano internacional, já que, nas ações do ocidente contra as ameaças terrorista como Al-Qaeda e Estados Islâmico, o país não pode permanecer aquém das ações de manutenção da segurança internacional e das demonstrações de poder das grandes potências, reforçado principalmente pelo fato da França ser membro permanente do Conselho de Segurança da ONU.

Dentro desse contexto, a França mesmo com a alternância partidária no comando do país, os objetivos do país além das fronteiras, mantiveram-se iguais, já que o Livro Branco francês mantém entre seus eixos, o estabelecimento de cooperação com o intuito de prevenção de conflitos para evitar que forças insurgentes atentem contra os interesses do país, assim como da Europa como um todo, ainda, conservará a capacidade de ação e prevenção em ambas às margens oceânicas do continente africano, (LIVRE BLANC, 2013) principalmente, quando se avalia que a região sul atlântica apresenta possíveis focos de pirataria marítima (DCSD, 2011).

Notadamente, não apenas a França é um ator de destaque europeu no cenário estratégico na região oceânica em debate, o Reino Unido desfruta de uma posição segura no que tange a defesa dos seus interesses, enquanto as diretrizes de Paris sobre suas posses se mantém distantes do foco político, os objetivos britânicos são claros, os territórios ultramarinos que estendem-se ao longo do sul do Oceano Atlântico, com destaque maior para as Ilhas Malvinas/Falklands e a Ilha da Ascensão, possuindo as duas um papel geoestratégico preponderante nas capacidades de controle das rotas marítimas, sendo a questão sobre a

soberania das Malvinas o ponto mais debatido, já abordado no capítulo sobre Argentina neste trabalho, no entanto, um fator chave para a demonstração da capacidade e do poder militar britânico se deu ao se celebrarem 30 anos da Guerra das Malvinas, quando o Reino Unido enviou para as Malvinas, o *destróier* tipo 45 HMS Dauntless, sendo este uma das embarcações mais modernas da Marinha Britânica, mesmo com as alegações de que não representava uma demonstração de poder, representava uma mostra da militarização do Atlântico sul por parte do eixo anglo-saxônico.

Por outro lado, a Ilha da Ascensão, um importante território ultramarino britânico, localizando no centro do Atlântico Sul, na passagem entre a América do Sul e a África, é um dos territórios chaves para a projeção de poder britânica e estadunidense, contando com uma base aérea, a qual esta sob a tutela da *Royal Air Force*, a sua pista de pousos e decolagens permite que aeronaves militares realizem suas escalas nesta ilha, quando se direcionam às Malvinas e ainda, conta com um efetivo militar permanente, ademais da presença britânica na ilha, os Estados Unidos contam com equipamentos militares na área incumbido de realizar tarefas de rastreamento, a mesma consegue manter o controle de todas as embarcações que destinam-se tanto ao sul quanto em direção ao norte do espaço atlântico a partir da Ilha (LOPEZ, 2016) e se agrega a este monitoramento, a presença de equipamento de alta tecnologia capazes de rastrear qualquer tipo de comunicação digital oriunda da América do Sul, conhecida como sistema *Echelon*, permite a interceptação de mensagens de voz, e-mails ou qualquer tipo de comunicação digital e tem como objetivo, avaliar estas interceptações e observar se as mesmas, não atentam contra os interesses dos Estados Unidos.

Claramente, a Ilha da Ascensão protege os objetivos militares de Washington e Londres, através das suas bases aéreas a qual permite que aviões de grande porte pousem na área, permitem ampliar a projeção de força das duas grandes potências, já que a mesma permite o alcance tanto a América do Sul, quanto à África, a Ilha é a posse britânica com o papel estratégico mais importante, sua localização já que é a base de apoio da US Africom - *United States Africa Command*.

A política britânica sob seus territórios ultramarinos é crucial numa instancia de projeção de poder sob uma área que detém uma quantidade imensurável de recursos naturais, e a abrangência do poder britânico não se limita a Ascensão e Malvinas, sendo assim, o Reino Unido possui 5 territórios ultramarinos ademais do citados acima: Santa Helena, Tristão da Cunha, Gough, Sandwich do Sul, Georgia do Sul e Orcadas do Sul, apenas Santa Helena e

Tristão da Cunha se localizam em espaços estratégicos, as demais ilhas também possuem uma relevância estratégica para o Reino Unido, no entanto, as duas supracitadas, mesmo não possuindo espaço para a construção de uma pista de aeronaves, possuem portos cruciais, que permitem que as embarcações britânicas, estadunidenses ou de membros da OTAN, possam executar operações de reabastecimento, para a continuidade das suas labores (BARBOSA, 2015).

Neste sentido, claramente se observam as pretensões de potência que o Reino Unido possui, mesmo com incessantes reclamos, a soberania das Ilhas Malvinas/Falklands e seu arquipélago, ainda permanecem sob a égide soberana britânica, estas não se traduzem apenas na possibilidade de extração de recursos minerais, mas também e de papel preponderante, a capacidade de controle de todo o tráfego marítimo e controle do espaço oceânico numa região que se mantém de maneira pacífica e está afastada de ameaças externas, no entanto, não é apenas o poder Francês e Britânico que está presente nesta região, o poder de fogo e as ações de defesa dos interesses dos Estados Unidos, também possuem sua representação neste espaço marítimo.

A abrangência do poder militar estadunidense é de grandes dimensões, a capacidade de prontidão imediata de suas forças, e de longo alcance das mesmas permite que os Estados Unidos atuem em qualquer teatro de operações, no entanto, a possibilidade de deslocamento para uma intervenção em regiões que atentem contra os interesses da potência, destaca a capacidade do Estado em defender seus objetivos além das suas fronteiras, esta posição é muito clara se observada à participação dos Estados Unidos nos conflitos armados pós II Guerra Mundial e principalmente com a sua ascensão como potência após o fim da Guerra Fria.

Notadamente, os EUA se tornaram o mais importante ator no campo das relações internacionais, e, por conseguinte, no Atlântico Sul. Com o fim do conflito bipolar e a consequente queda da URSS, o país americano não possuía outro Estado que confrontasse o mesmo em termos de capacidade e alcance militar, e aproximando o debate para a região em análise, a presença soviética no Atlântico Sul, se desarticulou, sem a necessidade de confrontação bélica, abrindo assim, uma lacuna no contexto de alcance de poder (NOTHEN, 2014). Após os atentados de 11 de setembro, ficava mais claro que o poder do país não poderia se limitar ao Oriente Médio na luta contra o terrorismo e sim, possuir um alcance

global da sua capacidade de força, com o objetivo de manter a estabilidade e combater qualquer foco insurgente, no caso, o terrorismo.

As ambições norte-americanas ficam mais claras ainda, ao observar *Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo do Século XXI* (2015), a mesma considera que o crescente avanço da instabilidade e a deficiente governabilidade, principalmente no Oriente Médio e África, se traduzem no avanço de grupos extremistas ou condições favoráveis para a ascensão do terrorismo, neste sentido, o documento argumenta a necessidade indispensável de forças navais de rápida resposta com o objetivo de combater o terrorismo, ainda, soma que esta ausência de governabilidade permite o aumento da atuação de grupos que tem como por objetivo, a execução de atividades relacionadas com a pirataria marítima, que auxiliam a financiar as atividades de grupos como Al-Qaeda e Estado Islâmico, dentre os principais grupos atuantes e, portanto, avaliam que estas atividades de pirataria, dando ênfase ao aumento de casos no Golfo da Guiné, ameaça à estabilidade econômica global, portanto, destaca que o papel da OTAN como peça chave na segurança transatlântica é fundamental para a manutenção da segurança das rotas de navegação e combate à pirataria no Atlântico Sul.

A corrida pela busca de mais reservas energéticas, se denota pela projeção de que até 2040, o aumento do consumo global de energia será de 56% (USA, 2015), apresenta que, ademais das reservas tradicionais, como as do Oriente Médio por exemplo, se incrementará a busca por jazidas com grandes quantidades de reservas, e é neste ponto, a tabela abaixo mostra os países dos quais os Estados Unidos importam petróleo.

Figura 2 - Origem das importações dos EUA de Petróleo e derivados

Show Data By: <input type="radio"/> Product <input type="radio"/> Import <input checked="" type="radio"/> Country Area	<input type="button" value="Graph"/> <input type="button" value="Clear"/>	May-15	Jun-15	Jul-15	Aug-15	Sep-15	Oct-15	View History
All Countries		293,569	286,548	294,833	302,821	280,042	272,798	1981-2015
Persian Gulf		53,439	48,503	45,401	38,664	38,707	47,680	1993-2015
OPEC*		96,867	86,063	89,785	85,277	85,626	90,481	1993-2015
Algeria		4,636	3,784	3,374	3,751	4,364	2,341	1993-2015
Angola		3,679	3,403	3,356	3,167	5,467	5,974	1993-2015
Ecuador		5,231	7,117	8,705	7,923	7,925	7,139	1993-2015
Iraq		8,758	6,415	4,113	3,632	6,079	11,622	1996-2015
Kuwait		6,872	9,411	4,456	3,515	6,337	5,263	1993-2015
Libya		357			117	159	528	2004-2015
Nigeria		1,785	627	4,032	2,668	3,428	2,026	1993-2015
Qatar		230	285	273	308	333	231	1993-2015
Saudi Arabia		37,518	32,324	36,355	31,166	25,876	30,480	1993-2015
United Arab Emirates				67	43			1993-2015
Venezuela		27,801	22,697	25,054	28,987	25,658	24,877	1993-2015

Fonte: U.S. Energy Information Administration (2015).

Nos dados acima, se observam dois países da África Ocidental: Angola e Nigéria, estes, membros da ZOPACAS negociam com os EUA através da venda de petróleo e derivados, sendo assim, ações de defesa podem ser executadas por parte do país americano com o intuito de proteger seus interesses, neste caso, o fornecimento energético, já que a cada ano, as questões de segurança no Oriente Médio, se agravam e a passagem do petróleo pelo Estreito de Ormuz, dificulta-se a cada alteração da ordem regional, visto que, na tabela acima, há uma dependência pelas reservas energéticas escoadas por esta estratégica passagem.

Nesta linha de defesa dos interesses, as forças opositoras procuram a cada momento aperfeiçoar suas capacidades de dissuasão e ataque, e essas atualizações permitem que a força que está buscando avançar no território, seja impedida de progredir no terreno, sejam navais, áreas, neste caso analítico ou terrestres, já que conseguem fazer isso a grandes distancias em virtude do progresso dos equipamentos, neste sentido, o país buscara a execução de todas as ações para proteger seus interesses, neste caso, a circulação de mercadorias neste espaço e consequentemente, a circulação de navios tanque petrolíferos.

A participação dos EUA na África, se da mediante 1 dos 6 comandos combatentes no mundo, denominado de *U.S. AFRICOM*, o qual, iniciou suas operações em 1 de Outubro de 2007 e se tornou um comando independente em 1 de Outubro de 2008, o mesmo tem como por objetivo, estimular o desenvolvimento da região, a estabilidade, prosperidade, respostas a crises e um ponto principal, fortalecer as capacidades de defesa dos países africanos, para assim, reduzir as suas ameaças e por consequente, reduzir a possibilidade de ameaça aos

interesses dos EUA na região, ainda, sob a justificativa de combate ao terrorismo e a pirataria (agente financiador de atividades terroristas), os EUA na sua Estratégia Cooperativa (2015) sustentam a manutenção de efetivos militares para a execução das tarefas de combate a crimes ilícitos, neste sentido, trabalharão com as nações parceiras do Golfo da Guiné, para a execução de manobras conjuntas, treinamento e intercâmbio de informações, portanto, ao existirem reservas de petróleo na área oceânica meridional do Atlântico, e esta integrando a Zona de Paz e de Cooperação, os EUA continuarão a exercer forte presença através das suas capacidades de força para manterem sua influência na região, mesmo executando tarefas de ajuda humanitária em outros países, a presença militar num espaço de riquezas energéticas, de interesse à nação, a manutenção de ações de defesa, se manterá, mesmo com a cooperação por parte do Brasil, por exemplo, em treinamento de tropas, principalmente da Marinha, para a defesa da soberania dos países ocidentais da África, aliado a isto, a presença britânica através das suas possessões no atlântico, reforça esta presença estadunidense.

Ante a iminência da expansão de ações como o terrorismo e a pirataria, por exemplo, ademais de uma própria política de defesa norte-americana no qual o país deve possuir a capacidade de alcançar qualquer espaço global, nos quais seus interesses estejam em jogo, os EUA desenvolveram o SOUTHCOM, o mesmo tem como por objetivo, realizar ações de manobras militares tanto na América Central quando no Sul e desenvolver cooperação militar com o intuito de proteger a área de ações como terrorismo, imigração, narcotráfico e tráfico de armas, notadamente, para a execução destas tarefas, reativou-se em 2008 a IV Frota, a mesma tem como por objetivo o patrulhamento de áreas e ações de trabalhos cooperados entre outras marinhas do continente, no qual, procuram combater crimes ilícitos, ademais, em águas internacionais, podem coibir as ações de pirataria, principalmente em virtude do incremento destas ações no litoral africano.

No entanto, há um ponto destacável, na conotação política que reforça a presença dos EUA no continente, na avaliação por parte do general John F. Kelly, responsável pelo comando sul durante a reunião do Comitê de Assuntos Militares no Senado em março de 2015, avalia que há um aumento considerável da presença da China e da Rússia, tanto na África, quanto na América Central e do Sul, no caso da China, o mesmo se dá mediante cooperação econômica e financiamento de obras, as quais desafiam a capacidade de influência dos EUA em ambas as margens do Atlântico, ademais, o país asiático busca aproximar-se de instituições de cooperação como CELAC, CARICOM e BRICS, esta última como membro, já

que, nestes espaços de debate, os EUA não estão envolvidos e seus membros, mantêm políticas externas com certo afastamento das iniciativas de cooperação provenientes de Washington (USA, 2015), portanto, a expansão da China na região é vista com certa cautela.

Outro Estado que demonstra ações diretas na região é a Rússia, distinta da China que trabalha com questões de cooperação, a Rússia aborda questões militares com os países do cone sul, com ênfase para Bolívia, Equador e Venezuela através da venda de armas e equipamentos destinados à proteção das suas soberanias, ademais, a Rússia conduziu operações táticas no Golfo do México, neste sentido, as ações executadas preocupam os EUA, para o General Kelly (2015) o governo de Vladimir Putin busca retomar uma retórica oriunda da Guerra Fria e da mesma maneira que a China confronta os eixos de influência, a Rússia o faz também.

Nesta linha, o incremento da presença dos EUA na região, ademais da busca rápida pela construção de acordos bilaterais, lhe garantem ao país a manutenção da sua influência na região, ademais, com base nesta justificativa, procuram manter bases militares com Estados parceiros, como a Colômbia, por exemplo, no qual, sob a justificativa de coibir o narcotráfico e treinamento de forças para combater as FARC, mantém bases militares no país, ademais de uma estreita relação como os EUA, sendo o país sul-americano, um dos principais parceiros na região.

Notadamente, a abrangência de poder do país norte-americano não pode ser mensurada, a possibilidade de atuação em todos os teatros de operações, assim como o envolvimento em diversos conflitos em vários pontos do mundo, com o intuito de defender dos seus interesses, ademais da presença através de frotas ou bases em diversos pontos do mundo, afirmam a condição do mesmo como potência, não hegemônica, em virtude de que mesmo que consiga abarcar uma presença militar global com rápida resposta, a ascensão da China e Rússia como potências militares e o desenvolvimento de tecnologia militar nuclear da Índia, por exemplo, os EUA possuem oponentes capazes de equiparar seu poder de fogo e sua influência.

Ainda, na órbita regional, outros Estados exercem seu papel de líder regional e conseguem nos foros, nortear negociações e decisões, neste sentido, no Atlântico Sul, a sua abrangência de poder, seria dificultosa sem a cooperação por parte do Reino Unido, os territórios ultramarinos do Estado europeu permitem que as frotas norte-americanas executem

tarefas de monitoramento e controle do espaço oceânico, mediante vigilância aérea e marítima, e ainda, a presença fixa de equipamentos de rastreamento e seguimento de embarcações e aeronaves, garantem aos EUA o controle de toda a região oceânica em estudo, portanto, as ambições do país na região estabelecem-se em serem o único ator estatal capaz de controlar e proteger o espaço sul-atlântico, em virtude da sua capacidade de resposta e prontidão, além do poder de fogo embarcado, e trabalhando em ambas margens do Oceano Atlântico (*Southern Command* e *Africa Command*), conseguem estabelecer o comando e controle da área.

8.3 Desafios na região – em direção a uma Aliança Marítima do Cone Sul?

Da mesma maneira que as grandes potências procuram estar à prontidão para atender qualquer tipo de ação que atente contra seus interesses na região, na ausência de um Estado com capacidades de proteger o espaço oceânico em questão, esta lacuna foi preenchida por parte das grandes potências, mesmo com a constituição de mecanismos de integração ou de debate, tais como MERCOSUL, UNASUL se regem apenas numa égide comercial e econômica e procuram construir acordos com os países africanos para o estreitamento das relações, alguns laços históricos permitem um estreitamento maior em matéria governamental.

No entanto, na mesma linha que buscam concretizar acordos regionais, as grandes potências procuram, nos estados africanos, a construção de acordos bilaterais ou multilaterais para que estas potências alcancem seus objetivos nesta área e assim, os estados menos favorecidos buscam a cooperação nestes para resguardar sua soberania nos espaços marítimos e mesmo com o estabelecimento da ZOPACAS como fórum para estes debates no campo da segurança e proteção dos espaços, o mesmo não se encontra no centro das ações de política externa dos membros sul-americanos, já que, em virtude da natural vocação dos países membros para o mar, a construção de mecanismos mais concretos e de encontros mais frequentes, se torna fundamental, principalmente em virtude do avanço de nações alheias à região (BARBOSA, 2015).

As novas configurações geopolíticas produziram uma alteração no panorama da região, se anteriormente, a preocupação era a ameaça soviética na região, no momento, atores não estatais buscam alterar a ordem de segurança na região, as potencialidades da mesma em

matéria energética, a pirataria e a presença de atores estatais de grande relevância, ocasionam que a região passe de um espaço distante dos eixos de conflito a uma área altamente visada seja por ações nacionais ou grupos paralelos, neste sentido, os países devem buscar em se organizar para fazer frente às novas ameaças constatadas na região.

Nesta linha, o fim da Guerra Fria, ascendeu um alerta em matéria de material bélico, muitas das armas produzidas naquela instancia de conflito, acabaram em mãos de grupos extremistas ou de grupos terroristas, os quais, não obedecendo a nenhum poder nacional, governo ou Estado, buscam executar atividades que procurem desestabilizar a paz numa determinada região, neste sentido, terrorismo é um instrumento de violência com fins estratégicos (SUTTI; RICARDO 2002), os ataques terroristas de 11 de setembro, abriram um novo precedente no que tange a ameaças à estabilidade internacional, diante disto, o poder das nações foi aumentando em virtude do crescimento desta ameaça, do seu aumento de capacidade para ataque.

No campo marítimo, a atuação de grupos terroristas pode por em risco, ademais da segurança do Estado, o fornecimento de riquezas energéticas, já que, caso um grupo terrorista realize ataques a plataformas de petróleo ou a sua infraestrutura, pode comprometer uma cadeia completa de serviços, assim como a economia da nação, em virtude da dependência nos recursos naturais, principalmente em ambas as margens do Atlântico, onde a maior parte das riquezas está alocada no mar, portanto, o desenvolvimento de estratégias que visem esta proteção é fundamental, no caso dos países em estudo, a capacidade destas nações dificulta este trabalho, o Uruguai ainda não participa do processo exploratório assim como Argentina e Brasil, no entanto, recentes pesquisas buscam corroborar a tese de que o Uruguai possui reservas energéticas na sua plataforma continental.

O conceito de terrorismo marítimo, ainda é uma questão recente, entre os casos, apenas 2% haviam sido catalogados neste tipo de ameaça (SIMIONI, 2011), no entanto, as alterações na esfera de segurança no mundo se alteraram, os transportes por via marítima representam 90% do comércio mundial, e este transporte, não se limitam a cargas convencionais, navios químicos circulam pelas águas internacionais, neste sentido, com a alteração do modo de operação dos grupos terroristas e a alteração do tipo de ataque, as nações devem procurar estabelecer o controle marítimo na sua área, já que, com o progresso da tecnologia, progrediu também *modus operandi* destes grupos, os quais buscam Estados frágeis em matéria de defesa para a execução dos ataques (FERRERO, 2009).

Ainda, dentre os Estados foco nesta pesquisa, apenas o Brasil possui um poder de fogo contundente e em fase de modernização, a Argentina possui pretensões de modernizar a sua frota naval e seu componente aéreo, no entanto, questões orçamentárias dificultam esta tarefa, em virtude de que questões de defesa acabam não recebendo o enfoque devido, e sob a ideia de uma área de paz, distante dos eixos de conflito, as forças permanecem à mercê das alterações econômicas e as mesmas, cumprem apenas um papel de proteção soberana ou envolvimento em operações de paz dentro da égide das Nações Unidas. No caso uruguaio, o caso é mais grave, há uma grande destinação das forças para missões de paz, e em matéria nacional, uma carência de investimentos, resultando assim, numa defasagem tecnológica, ainda, questões econômicas dificultam o progresso nas forças armadas, incrementando-se assim o número de casos de militares que solicitam a saída do corpo componente das forças armadas, portanto, após dos atentados nos EUA em 2001, se alteraram as definições de segurança e de ameaça, no entanto, a percepção por parte dos países aqui estudados, ainda continua como forças de proteção da soberania e tarefas em políticas públicas (WINAND; SAINT-PIERRE, 2010).

Outro ponto crucial no campo marítimo é o incremento dos casos de pirataria marítima, estes grupos, dotados em alguns casos de poder de fogo considerável, procuram executar sequestros de embarcações com o intuito de obter sumas monetárias, as quais colaboram com o financiamento de grupos terroristas, que vice-versa, cooperam com o financiamento de atividades de pirataria, mesmo esta ainda não estar tipificada no âmbito internacional, a mesma apresenta dificuldades no que tange ao combate da mesma, já que muitos casos são realizados dentro da soberania da nação, estes grupos se aproveitam muitas vezes, da fragilidade do Estado em monitorar seus espaços, e em virtude da incapacidade legal de criar forças-tarefa militar através da ONU, já que o Estado pode apresentar as condições de estabilidade, dificulta o combate a estes grupos.

Neste sentido, as reais capacidades dos Estados envolvidos neste estudo, apenas são suficientes para a proteção dos seus espaços, mesmo com grandes dimensões, Argentina e Brasil apenas podem construir acordos de cooperação em matéria de defesa com seus pares africanos, mas não a constituição permanente de uma força tarefa de proteção do Atlântico Sul, esta distinção fica clara na década de 1990, na qual, após a criação da ZOPACAS, Argentina e Brasil possuíam discursos distintos em matéria de defesa da área, enquanto a Argentina através de Carlos Menem buscava deslocar a tarefa da segurança sub-regional para

os EUA, potência hegemônica no momento, o Brasil, através de Fernando Henrique Cardoso, procurava excluir a ingerência dos EUA nos assuntos de defesa na região (CERVO, 2008, p. 141), notadamente, a Argentina buscava a pretensão de retirar do Brasil o papel de líder regional.

Aliado a isto, pode se observar a idade média dos equipamentos, no capítulo acerca das implicações, se apresentaram as capacidades das nações estudadas e suas carências, a ausência de enfoque no campo da defesa da soberania ocasionou a defasagem dos equipamentos em relação a outras nações, a falsa ideia de que os conflitos e os interesses das grandes potências se centrariam em regiões mais estratégicas como o Oriente Médio, por exemplo, isto conduziu os países a não executarem o devido enfoque em matéria de governo, ademais, dentro do escopo de segurança, apenas desenvolveram ações de cooperação e treinamento conjunto, mas, tarefas mais contundente de proteção, ou maior envolvimento dos membros da ZOPACAS como um todo, permaneceram ausente, deixando assim uma lacuna nesta questão.

Neste sentido, os países mesmo abordando os crescentes desafios no campo da defesa da soberania no mar nos seus respectivos documentos estratégicos, não conseguem traduzir de maneira concreta, ações que busquem dissuadir forças opositoras, e neste caso, o Brasil sendo o maior país da faixa sul atlântico, não podem exercer de maneira unilateral a tarefa de executar a proteção de instalações e contenção de ameaças no mar, à Argentina procura sua modernização, no entanto, ademais de possuir um viés de defesa, trata-se de uma linha estratégica também, em virtude do seu contencioso acerca da soberania das Ilhas Malvinas/Falklands, o Uruguai, enfrenta uma grande dificuldade de operacionalizar seu poder naval, isto compromete tarefas de suma importância como SAR, neste sentido, ao não possuir uma frota mais recente, tarefas de patrulhamento marítimo acabam sendo prejudicadas.

O poder naval também se agrega como um fator analítico no campo de desafios, Martin (1999) já previa que o futuro do poder naval, estaria condicionado a controle e domínio dos espaços marítimos, como também, a possibilidade da longa permanência de frotas navais em determinados locais. Distinto dos países abordados, os quais possuem características de Marinhas de Mar Contíguo, ou seja, que operam a certa distância do litoral nacional e possuem um componente operacional com capacidade de atuação oceânica, os EUA, sendo uma Marinha Global, abrangem todo o mundo e atuam em todos os mares do globo (LUIS, 2013), neste sentido, na busca pela manutenção dos seus interesses, projetam

poder e construir acordos de cooperação com nações que possuem deficiências internas em matéria de segurança.

No relatório *Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo do Século XXI* elaborado em Março de 2015 e citado já nesta dissertação, os EUA estabelece alguns pontos para a concepção, organização e emprego das forças navais estadunidenses e a atuação da mesma nas diversas regiões do globo, desta maneira, podem impedir a execução de manobras por parte de forças opositoras (negação de área), dificultar o acesso a algumas áreas (anti-acesso), permitindo assim, em regiões que são determinantes na política externa estadunidense, exercer influência (EUA, 2015).

Nesta concepção, Corbett abordava que as marinhas são um dos instrumentos que os Estados possuem, os quais, combinados com as forças terrestres e as ações da diplomacia, permitiriam à nação, alcançar os objetivos estabelecidos em matéria política, ainda, as nações não poderiam se restringir a ofensivas para obter o comando do mar, as forças deveriam ter a capacidade de exercer e desfrutar do comando alcançado (CORBETT, 2004), nesta linha, os EUA buscam manter o controle em áreas as quais desfrutam de uma posição estratégica em espaços os quais os interesses do país estão envolvidos.

Em virtude das oscilações econômicas, os EUA reduziram o número de embarcações envolvidas na projeção de poder naval, a manutenção de um elevado componente naval tornou-se oneroso para o estado, neste sentido, a linha de raciocínio diplomático em estabelecer acordos de cooperação entre nações com o intuito de defender os interesses estadunidenses nas regiões cruciais na visão política da nação, permitiu manter o controle sob as mesmas, no entanto, com um custo operacional reduzido (SILVA, 2014), isto se torna claro através da construção de acordos com os países africanos, que, com o intuito de prestar auxílio em matéria de segurança e sob a justificativa de combate ao terrorismo, negam o espaço a forças opostas, desta maneira, conseguem manter o acesso a todos os pontos considerados essenciais.

Nesta linha, a percepção realista no campo das relações internacionais complementa a compreensão do poder estadunidense em regiões como a em questão, Mearsheimer já pontuava que as potências buscavam reinterpretar as suas forças, através da construção de alianças com nações menos favorecidas (MEARSHEIMER, 2001), notadamente é observado isto através do alto poder de barganha desenvolvido por parte dos EUA com países africanos,

no qual, o déficit em questões claves como defesa, por exemplo, lhe permite manter um dialogo mais próximo com estas nações do continente, ainda, a ambição dos Estados se permite em virtude da anarquia do sistema, o qual, sem um poder supranacional, não inibe as ações das potências ou da potência em questão.

Nesta linha, Argentina, Brasil e Uruguai possuem desafios no que tange a estabelecerem uma área de cooperação sem a ingerência das grandes potências, mesmo que o objetivo da ZOPACAS seja este, e que sua criação se deveu ao estabelecimento de um espaço afastado de conflitos e principalmente da proliferação de armas nucleares, a presença das grandes potências, seja através de posses territoriais, bases militares ou o estabelecimento de forças permanentes, no entanto, na defesa dos seus interesses, não permanecem nas suas soberanias, caberá aos países sul-americanos estudados, buscar mecanismos para proteger seus interesses na plataforma continental, projetar poder nos seus devidos espaços, para evitar a ingerência de outras nações, em virtude do incremento do território, e da defesa da sua área.

Neste aspecto, Walt contribui claramente acerca do estabelecimento de uma aliança com o intuito de alcançar um objetivo, já que os Estados procuram geralmente, exercer ações de *Balancing* (WALT, 1987), já que se torna mais efetivo buscar uma estratégia contra um inimigo através de uma aliança com países de características e ideologias similares, do que se aliar a esta força opositora a fim de obter alguma vantagem, neste aspecto, a elaboração de um acordo ou aliança, produziria resultados positivos para os três países.

A construção de um acordo de cooperação em segurança no Atlântico Sul, permitiria aos países, utilizando suas atuais capacidades operativas no marco de defesa, executar medidas de proteção das suas respectivas soberanias, um acordo ou uma aliança permitiria a formalização de normas entre os países para efetuar ações defensivas na presença ou iminência de uma força opositora que atente contra a segurança dos países envolvidos, já que em virtude das dimensões dos três, abarcam juntos grande parte da margem oeste do Oceano Atlântico.

Em virtude das dificuldades apresentadas em capítulos anteriores, da idade das embarcações e das aeronaves, ações unilaterais seriam mais dificultosas em virtude de que as atuais capacidades operativas, não estão nos mesmos moldes que as grandes potências por exemplo, até mesmo grupos terroristas, em muitos casos dispõem de equipamentos com alto poder de fogo, o que implica um desafio às nações, neste sentido, o trabalho em conjunto

pode resultar em benefícios para os três países aqui estudados. Em matéria de atuais capacidades, as renovações por parte do Brasil do seu poder aéreo e as recentes aquisições de navios de patrulha oceânica permitem a execução de uma rápida resposta a nível regional, no caso do Uruguai, embarcações da Armada Nacional poderiam prestar apoio a operativos executados em conjunto com Brasil e também, defesa e controle do Rio da Prata em conjunto com a Argentina, assim como a realização de manobras conjuntas entre as nações para defender a suas respectivas soberanias.

Os mesmos ideais de cooperação estabelecidos nos fóruns regionais de comércio, como MERCOSUL, por exemplo, podem nortear a elaboração do acordo de cooperação em defesa, não buscando uma institucionalização como o bloco propriamente dito, mas sim de pontos em comum que ajudem a convergir em um acordo tripartite, há de se destacar que após esta análise e obtenção deste resultado, que o acordo ou aliança não vem a substituir a ZOPACAS, mas sim apresentar uma via mais regional, frente às novas ameaças na esfera de segurança, já que, de maneira unilateral, não existiriam condições de preservar a integridade da segurança nacional, no entanto, de maneira conjunta, se pode obter uma resposta mais ágil perante uma ameaça.

9 CONCLUSÃO

De acordo com as bases do Art. 76 e do Anexo II da CNUDM, este trabalho procurou apresentar as ações conduzidas por parte da Argentina, Brasil e Uruguai, para ampliarem a sua soberania sob a plataforma continental, isto demonstra uma vocação destas nações ao mar, já que, destinaram recursos seja através de meios econômicos ou políticos para alcançar seus objetivos nos marcos normativos propostos pela Convenção, ainda, o envolvimento dos países nos períodos prévios a construção definitiva da mesma, lhes permitiram, posteriormente, elevar suas considerações e avaliações dos seus espaços oceânicos, para assim, através de uma articulação interna para a criação de comissões especializadas na área, elaborarem os estudos pertinentes que obedeciam ao previsto na convenção.

Neste aspecto, para culminar num ponto chave como a expansão da soberania sob a plataforma continental, uma construção completa no campo do direito internacional, mais precisamente no progresso do direito marítimo, o progresso na construção de normas com o intuito de estabelecer os limites da nação no mar, tornou-se um eixo chave, e neste aspecto, as contribuições de juristas europeus, da proclamação de Truman e os estudos realizados pela ONU, permitiram um progresso no que tange à determinação das fronteiras, estas pesquisas contribuíram com o desenvolvimento da Convenção de Genebra de 1958 e Convenção de Montegobay de 1982.

No entanto, toda construção normativa deriva dos interesses dos Estados em determinados espaços, as ambições individuais dos países não encontram fronteiras, principalmente em países com regimes políticos frágeis ou com dificuldades, nesta linha, as nações mais poderosas, com o intuito de exercerem influência em um determinado espaço, buscam elaborar estratégias e desenvolver acordos bilaterais ou multilaterais para desconstruir o clássico conceito de fronteiras e assim, manter o poder em certas regiões, mesmo que estas não estejam diretamente inseridas em regiões consideradas perigosas e vulneráveis, os grandes atores internacionais, procuram seu espaço nestas áreas.

As providências tomadas a partir de 1958 com o estabelecimento de uma convenção que viesse a regular as relações no mar, permitiu a determinação do limite de atuação das nações neste espaço, principalmente nos países com regimes consolidados, como no caso dos países centrais deste trabalho, ademais, norteou questões relativas ao alto mar, no entanto, os pontos principais foram às aclarações normativas acerca da plataforma continental das nações

e as riquezas contidas ali, esta Convenção será a base para a construção do segundo marco normativo, que visava e visa estabelecer normas no campo internacional, acerca do mar.

Com o advento da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, muitos pontos foram esclarecidos, mas o principal foi à possibilidade dos Estados ampliarem seus limites na plataforma continental, o Art. 76 da presente convenção permitiram as nações almejamem em serem maiores e terem a possibilidade de explorar ainda mais as riquezas alojadas nas suas soberanias, ampliando assim a corrida pelas reservas energéticas abaixo da lamina de água e distribuindo o mapa de exploração mineral no mundo.

No entanto, o progresso jurídico construído pelos países, principalmente pelos Estados envolvidos neste trabalho, avançou de maneira mais rápida que a construção de mecanismos de defesa nas nações envolvidas. Em virtude de uma ideia de paz e estabilidade na região, ocasionada pela presença de uma grande potência, os três países envolvidos acabaram não inserindo nas suas respectivas agendas, a modernização dos seus equipamentos de defesa, assim como a elaboração de estratégias e planejamentos a longo prazo para executar esta tarefa, nesta linha, ao avançar a idade de vida do material, mais urgente se torna a necessidade de aquisição de elementos dissuasórios mais robustos e sem planejamento anterior, maior é o peso orçamentário que representa para o Estado.

Com o intuito de se manter afastado dos eixos de conflito e de buscar um espaço de diálogo e cooperação, os países de ambas as margens do Oceano Atlântico procuraram desenvolver mecanismos para alcançar estes objetivos, a ZOPACAS se criou dentro do marco da ONU como uma alternativa a Organização do Atlântico Sul – OTAS, a qual procurava se assemelhar aos moldes da Organização do Atlântico Norte – OTAN, e isto permitiria as grandes potências, a possibilidade de se envolverem nas questões do sul, no entanto, com a vitória através de voto na Assembleia Geral da ONU, a iniciativa brasileira se instaurou na região e desta maneira, a região se manteve aquém da proliferação nuclear e buscou a integração entre nações.

Ainda assim, mesmo com a construção de esforços para conter a ingerência das grandes potências na região, as mesmas não foram suficientes para evitar a atuação destas, sob a justificativa de repressão a crimes ilícitos, combate ao terrorismo e pirataria marítima, a presença do Reino Unido e dos EUA se estendeu além das posses territoriais no caso britânico e da cooperação entre os dois, no caso estadunidense, buscando alargar sua influência para as

costas africanas, projetaram o seu poder com o intuito de defenderem seus interesses nos principais parceiros comerciais do continente, sob o pretexto de conter os avanços de grupos extremistas na região, desenvolveram ações de cooperação militar e presença bélica, a rápida resposta através da presença de efetivos militares e equipamentos nos territórios ultramarinos britânicos demonstram os claros interesses das grandes potências na região.

Nesta linha, a ZOPACAS perdeu o seu objetivo, quando criada, possuía um intuito o qual, claramente não se seguiu, aliado a isto, a agenda entre os membros se manteve de maneira bilateral, prova disto são os reduzidos encontros realizados de maneira conjunta entre países, sendo o último em 2013, ou seja, a articulação é mínima, a institucionalização da Zona se limita a questões de cooperação, não há uma interação maior com o intuito de proteger a área, no qual, este papel de colaboração entre marinhas, é executado pelo Brasil, já que a Argentina concentra esforços na questão da soberania sob o arquipélago das Malvinas/Falklands e o Uruguai, busca diversificar a sua agenda, ademais, mesmo reconhecendo a presença externa de potências na região, procura não realizar ingerência nos assuntos internos das nações.

Portanto, a multilateralidade que baseou a criação da Zona, se desvaneceu em partes ao permitir a perpetuação em alguns tópicos da agenda dos países africanos, com foco para as questões de segurança, a fragilidade interna neste âmbito e o aumento da atuação de grupos terroristas e de ataques de pirata, ocasionou o envolvimento das grandes potências, e em virtude da vida média dos equipamentos de defesa dos países aqui trabalhados, apenas o Brasil possui uma capacidade capaz de cooperar militarmente com as nações africanas, neste sentido, se desenvolve uma lacuna colaborativa que vai além de questões políticas e comerciais.

A ausência de um órgão reitor na Zona, não permite operacionalizar ainda mais as relações entre Estados, ou seja, a interação para abertura de agenda se limita à vontade das nações e seus interesses na região, distinto do modelo europeu-estadunidense (OTAN) o qual possui uma estrutura unificada, a ZOPACAS, com o intuito de não seguir o mesmo molde organizacional, buscou apenas o estabelecimento da área, neste sentido, a falta de uma estrutura abre precedentes para o envolvimento de outros Estados nas questões da região, e com isto, dificulta a discussão de assuntos relevantes a todos os membros.

Neste sentido, ante a dificuldade de operacionalizar uma via mais prática de atuação entre os países aqui estudados e os membros africanos, a construção de um acordo de cooperação entre Argentina, Brasil e Uruguai em segurança marítima, permitiria aos três países em questão, buscar executar a defesa dos seus interesses no Atlântico Sul e assim, conter o avanço das grandes potências na área, desta maneira, a articulação de agenda seria realizada de maneira mais rápida, o histórico de manobras de treinamento entre as marinhas dos países propicia a construção de um acordo entre nações.

Da mesma maneira que se busca articular defesa e diplomacia ao construir uma demanda como a em questão, estes podem colaborar para alcançar a capacidade de trabalho em conjunto para proteger seus espaços, já que todas as linhas de política externa dos países abordados neste trabalho convergem na mesma direção, a resolução através do diálogo e o fortalecimento dos atuais fóruns multilaterais, neste sentido, a reunião entre defesa e diplomacia pode contribuir com a construção de um acordo desta envergadura.

Através de mecanismos multilaterais que procurem estabelecer uma ordem distinta da prevista e construir uma alternativa regional no que tange à proteção do Atlântico Sul, a combinação e reunião de esforços por partes dos três países se apresenta como uma possível solução para agregar credibilidade à ZOPACAS, já que, se no campo multilateral, a operacionalização da cooperação multilateral entre os membros, não possui uma agilidade maior, principalmente com as novas ameaças e a presença de atores extra regionais, novas agendas devem ser desenvolvidas no âmbito local, sem abandonar o contexto macro, mas, a criação de uma colaboração regional em matéria marítima, agrega aos demais membros da ZOPACAS e contribui com o fim proposto.

Por fim, se ressalta a importância desta pesquisa, para compreender os processos envolvidos numa demanda como a expansão da soberania até 350 milhas marítimas e as consequências destas, as análises realizadas permitiram apresentar um panorama distinto, no qual, mesmo que não haja a iminência de conflito, a presença de atores de peso no sistema internacional, interfere nas reações entre membros da Zona, os conflitos de interesse podem derivar em instabilidades e a construção de agendas paralelas pode contribuir com a redução da percepção de ausência de comprometimento estatal, deste modo, na aplicabilidade regional, a união de esforços contribui para a produção de um ambiente mais seguro, o qual, de maneira unilateral, não seria possível de executar.

REFERÊNCIAS

ARGENTINA. **Lei nº 24.815, de 20 de Maio de 1997.** Ley de Creación de la Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental. Buenos Aires, 1997. Disponível em: <<http://www.plataformaargentina.gov.ar/userfiles/userfiles/ley-24815-1997.pdf>>. Acesso em: 26 set. 2015.

BARBOSA, Luisa Calvete Portela. **A Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS):** criação, projeção e dimensão político-estratégica. 2015. 193 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Estratégicos Internacionais) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

BRASIL. Marinha do Brasil. **LEPLAC.** Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira. Brasília, 2015a. Disponível em: <https://www.mar.mil.br/dhn/dhn/ass_leplac.html>. Acesso em: 14 jul. 2015.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Poder Naval:** aeronaves. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/html/aeronaves.html>>. Brasília, 2015b. Acesso em: 19 nov. 2015.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Poder Naval:** navios. Brasília, 2015c. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/html/navios_.html>. Acesso em: 18 nov. 2015.

CAPLAN, Sergio; EISSA, Sergio. **Análisis Estratégico del Sistema Malvinas, Antártida y Atlántico Sur.** Documentos de Trabajo nº 28 del Ministerio de Defensa, Buenos Aires, n. 1, p. 1-18, fev. 2015 Disponível em: <<http://www.edena.mindef.gob.ar/docs/DOCN28.pdf>> Acesso em 18 ago. 2015

CERVO, Amado Luiz. **Inserção internacional:** formação dos conceitos brasileiros. São Paulo: Saraiva, 2008.

COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR - CIRM. **Biotecnologia marinha.** Brasília, 2015. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/secirm/portugues/principal.html>>. Acesso em: 12 ago. 2015.

COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF - CLCS. **Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines:** submissions to the Commission: submission by Brazil. [S.l.], 16 May 2013a. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_bra.htm>. Acesso em: 16 jul. 2015.

COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF - CLCS. **Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines:** submissions to the Commission: submission by People's Republic of China. [S.l.], 28 Dec. 2012. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/chn63_12/jpn_re_chn_28_12_2012.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2015.

COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF - CLCS. **Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines:** submissions to the

Commission: submission by the Argentine Republic. [S.l.], 15 Feb. 2013b. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_arg_25_2009.htm>. Acesso em: 16 jul. 2015.

COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF - CLCS. **Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines**: submissions to the Commission: submission by the Eastern Republic of Uruguay. [S.l.], 14 Apr. 2011. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_ury_21_2009.htm>. Acesso em: 16 jul. 2015.

COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF - CLCS. **Selected documents of the Commission**. [S.l.], 19 Jan. 2015. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_documents.htm#CLCS/42.>. Acesso em: 16 jul. 2015.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DIREITO DO MAR - CNUDM. **Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar**. Montegobay, 1982a. Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DIREITO DO MAR - CNUDM. **Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar**. Parte VI – Plataforma Continental – Artigo 76 – Definição de Plataforma Continental. Montegobay, 1982b. Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>>. Acesso em 20 jun 2015

CORBETT, Julian. **Principles of maritime strategy**. New York: Dover Publications, 2004.

FERRAZ, M. Raquel Ippoliti. Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Presentación de Uruguay ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. **Revista de la Facultad de Derecho**, Montevideo, v. 1, n. 29, p. 199-216, 2010.

FERRERO, Julio Albert. Piratería y terrorismo marítimo. In: SEMANA DE ESTUDIOS DEL MAR, 27., 2009, Motril. **Anais...** Motril: Fundación de estudios del Mar, 2009. Disponível em: <http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc_semana27/capitulo13.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2015.

FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na jurisprudência internacional**. Rio de Janeiro. Editora Renovar, 1999. v. 1.

GONZALEZ, Rodrigo Milindre. **A questão da soberania sobre a plataforma continental: implicações e ações do Brasil para ampliação até 350 milhas marítimas**. Intellector (CENEGRI. Online), v. XI, p. 81-100, 2015.

GROTIUS, Hugo. **The freedom of the seas or the right wich belongs to the Dutch to take part in the east indian trade**. Oxford: Oxford University Press, 2003. Disponível em <<http://frellockbookseries.blogspot.com.br/>>. Acesso em: 08 jun. 2015.

LUIZ, Camila Cristina Ribeiro. Estratégia naval da Marinha: elemento direcionador ou vetor da ação externa brasileira no Atlântico Sul? In: SEMINÁRIO BRASILEIRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS INTERNACIONAIS (SEBREEI), 2013, Porto Alegre. **O Atlântico Sul como eixo da inserção internacional do Brasil**. Porto Alegre: UFRGS, 2013. v. 1. p. 1-19. Disponível em:

<http://www.sebreei.eventos.dype.com.br/resources/anais/21/1365815734_ARQUIVO_CAMILA_SEBREEI.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2015.

MARTIN, L. W. **El mar en la estrategia moderna**. Buenos Aires: Armada Nacional, 1999.

MARRONI, Etienne Villela. **Política internacional dos oceanos: caso brasileiro sobre o processo diplomático para a plataforma continental estendida**. 2013. 361 f. Tese (Doutorado em Ciência Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

MEARSHEIMER, John. **The tragedy of great power politics**. New York: WW Norton, 2001.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Curso de direito internacional público**. v. 1. 15 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004.

MORGENTHAU, Hans J. **A política entre as nações: a luta pelo poder e pela paz**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2003.

A NOVA fronteira marítima. **Estadão**: opinião, São Paulo, 13 set. 2010. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,a-nova-fronteira-maritima,608963,0.htm>>. Acesso em: 23 ago. 2015.

PENHA, Elis Alves. Os mecanismos de segurança regional no Atlântico Sul: da guerra fria ao período atual. **Idéias em Destaque**, Rio de Janeiro, v. 4, p. 151-166, 2010. Disponível em: <<http://reservaer.com.br/estrategicos/sistemas-seg-regional.html>>. Acesso em: 04 dez. 2015.

PEREIRA, Bruno Yepes. **Curso de direito internacional público**. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. O Atlântico Sul na Perspectiva da Segurança e da Defesa. In: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de. (Org.). **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul**. Brasília: IPEA, 2014. p. 199-213.

SOARES, Guido Fernando Silva. **Curso de direito internacional público**, v.1. São Paulo: Atlas, 2002.

SOUZA, J. M. de. Mar territorial, zona econômica exclusiva ou plataforma continental? **Rev. Bras. Geof.**, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 79-82, mar. 1999.

SUTTI, Paulo.; RICARDO, Silvia. **As diversas faces do terrorismo**. São Paulo: Harbra, 2002.

TRUMAN, Harry S. **Proclamation n. 2667, Concerning the Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf**. Washington, 1945. Disponível em: <<http://www.presidency.ucsb.edu/ws/index.php?pid=12332>>. Acesso em: 07 jul. 2015.

VARELLA, Marcelo D. **Direito internacional público**. 4 ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **Amazônia azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

WALT, Stephen M. **The origins of alliances**. [S.l.]: Cornell University Press, 1987.

WALTZ, Kenneth. **Theory of international politics**. Boston: McGraw-Hill, 1979.

WINAND, Érica; SAINT-PIERRE, Héctor Luis. A fragilidade da condução política da defesa no Brasil. **História**, Franca, v. 29, n. 2, p. 3-29, dez. 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-90742010000200002&script=sci_arttext>. Acesso em: 24 jan. 2016.