

O Atlântico Sul e a Amazônia Azul*

Roberto Carvalho de Medeiros**

Uma passagem pelo tempo: Filosofia e Força (F²)

A História tem oferecido uma série de lições para todos que acompanham, com a atenção devida, os fatos ocorridos e em andamento ao redor do mundo. Na Antiguidade, o homem observava o mar e o considerava uma barreira intransponível que impedia as relações com outros povos. O mar era, de fato, *uno e indivisível!*

Com o passar do tempo,¹ as necessidades humanas tais, como as de alimentação, comerciais, sociais e científicas, promoveram uma série de elementos que, encontrando terreno fértil (sociedades interessadas, ambientes geográficos favoráveis, apoio institucional adequado, entre outros), contribui para as grandes navegações, marco histórico do processo de *globalização* que hoje em dia já faz parte do nosso dia a dia!

No início da década de 1990, foi promovido um estudo sobre a acumulação de capital² das nações líderes ao longo da História mais recente, liderança esta destacada em períodos de tempo cada vez mais curtos (ARRIGHI, 1996).

Mais recentemente, no trabalho *A estratégia nacional do Brasil*, Darc Costa apresenta uma curiosa síntese histórica sobre as passagens de bastões do poder entre as nações. Vale a pena conhecê-la, mesmo em forma de extrato:

*Pérsia era o centro, Grécia era a periferia.
Pérsia era culta, Grécia era bárbara. Veio o tempo;
Grécia era o centro, Roma era a periferia.
Grécia era culta, Roma era bárbara. Veio o tempo;
Roma era o centro, o Império Bizantino era a periferia.
Roma era culta, o Império Bizantino era bárbaro. Veio o tempo;
O Império Bizantino era o centro, os árabes estavam na periferia.
O Império Bizantino era culto, os árabes eram bárbaros. Veio o tempo;
Os árabes eram o centro, a Península Ibérica era a periferia.
Os árabes eram cultos, a Península Ibérica era bárbara. Veio o tempo;
A Península Ibérica era o centro, a Inglaterra era a periferia.
A Península Ibérica era culta, a Inglaterra era bárbara. Veio o tempo;*

* Palestra realizada no XII Encontro Nacional de Estudantes de Relações Internacionais – XII ENERI, maio/2007, Centro de Convenções de Pernambuco (Olinda – PE).

** CMG (Ref) da Marinha do Brasil e professor universitário (Faculdade Integrada do Recife – FIR).

¹ Sentido histórico, determinado período considerado em relação aos acontecimentos nele ocorridos.

² Séculos longos e ciclos sistêmicos de acumulação de capital.

A Inglaterra era o centro, a América era a periferia.

A Inglaterra era culta, a América era bárbara.

Veio o tempo.

A América é o centro. A América é culta. O tempo virá. (COSTA, apud REBELO; FERNAN-DO, 2003)

Crise no mar e a diplomacia

Com o expansionismo das trocas comerciais, muitas das vezes por meio da força e da imposição de filosofias e costumes estrangeiros, a questão da soberania no mar foi conduzida à pauta das principais discussões internacionais. Partindo de conceitos empíricos, normalmente de fulcro político-militar, era defendida a tese de que a parcela do mar a ser considerada como uma parte do território projetado na água seria aquela limitada pela distância do tiro de um “canhão padrão” daquela época, devidamente instalado na costa...!

Naturalmente as contradições e controvérsias ocorreram de forma crescente, levando alguns casos a decisões diplomáticas por meio de soluções pacíficas das controvérsias, com destaque para as arbitragens.³ Houve fracassos da atuação diplomática, conduzindo as partes em litígio a “conflitos armados”, expressão acadêmica hoje empregada nos estudos estratégicos para o antigo conceito conhecido como *guerra*, em face da sua amplitude e abrangência.

A diplomacia parlamentar nos organismos internacionais: a “Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul” (ZPCAS) e a “Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar” (CNUDM)

Por fim, já no mundo moderno,⁴ com a principal vocação diplomática resultante da diplomacia dos congressos⁵ a partir do final do século XIX, particularmente antes da grande guerra, a diplomacia parlamentar empreendeu uma série de iniciativas proativas dentro dos principais organismos inter-governamentais.⁶

Em ambos os casos, os resultados decorrentes permitiram uma nova interpretação dos espaços marítimos, concorrendo para uma delimitação mais precisa e com o reconhecimento internacional cada vez mais ampliado.

No escopo marítimo, a Organização das Nações Unidas (ONU) promoveu uma convenção específica para tratar das questões diplomáticas, políticas e jurídicas dos espaços marítimos, ali incluindo as águas superficiais, a massa líquida abaixo da superfície, o solo e subsolo marinho. Configurava-se um novo mapa nas relações internacionais que não só interessava os Estados costeiros e arquipelágicos, mas também os demais Estados interiores não tão privilegiados dentro da perspectiva da posição geoestratégica.

Foi por meio da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM),⁷

³ Mecanismo de solução pacífica de controvérsias, quando uma terceira parte fornece uma solução para o conflito que as partes devem aceitar por meio de um mecanismo *had hoc*. (HERZ, 2004)

⁴ Período histórico e artístico entre o final do século XIX até meados do século XX.

⁵ Mecanismo diplomático aplicado no Concerto Europeu durante o período histórico depois dos Congressos de Viena até a eclosão da grande guerra. (SOARES, 2001)

⁶ A Conferência de Viena sobre o Direito dos Tratados define, de forma sucinta, as organizações internacionais: “Entende-se por Organização Internacional uma organização intergovernamental (art. 2º).” (SEITENFUS, 2005)

⁷ Para maiores detalhes, ver: <www.dhn.mar.mil.br>

realizado na Jamaica, em 1982, que aquela máxima dos antigos historiadores foi finalmente considerada na proporção do incremento das relações internacionais, dando a entender que o mar, como um todo, já não mais poderia ser único e sólido, “dentro de um novo espírito de compreensão e cooperação mútuas” (RANGEL, 2005).

Agora, somente o alto-mar passava a ser *uno e indivisível*, haja vista existir, de fato e de direito internacional, uma nova concepção jurídica dos espaços marítimos sob jurisdição dos Estados costeiros a ele adjacentes. É consolidado o conceito de soberania no mar, desta feita não mais impedindo as relações entre os povos, mas sim unindo as nações por meio de suas águas e hidrovias!

Esta introdução serve para nos ambientarmos nesse enorme espaço geográfico pouco conhecido e explorado por nós, brasileiros. E quando se fala “brasileiros”, a intenção é de incluir as duas parcelas componentes do Estado-nação as quais, por si só, envolvem as relações sociais e políticas, quais sejam, o Governo e a população como um todo.

Tratando da concepção decorrente do Tratado de Westphalia (1648), quando falamos em extrapolar suas fronteiras para projetar poder ou negociar interesses, é possível ser aprimorada a ideia tradicional de um Estado-nação por meio da inclusão de um elemento, a meu ver, essencial para indicar um mínimo de identidade e de confiança mútuas, ou seja, o “propósito comum”.

Analisando sob o foco estratégico, o Atlântico Sul possui uma série de características e qualidades que devem ser bem conhecidas com vistas à sua preservação. Uma delas

é a questão da desmilitarização externa e da negação de emprego e de transporte de artefato e material nuclear, ambas decorrentes do tratado que criou a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZPCAS).⁸

Espaços marítimos: uma visão estratégica nas relações internacionais

Seu posicionamento geoestratégico destaca-se por possuir um corredor obrigatório para alcançar o Índico e/ou o Pacífico da costa leste dos EUA e/ou da Europa ocidental, no caso de embarcações impedidas de navegar pelos canais do Panamá e de Suez. Também serve como linha marítima mais segura para chegar ao continente antártico, no qual nosso País possui interesses estratégicos e de pesquisa, desenvolvendo uma série de experimentos por meio de pesquisadores com apoio de militares brasileiros que habitam, de forma permanente, durante um ano em sistema de rodízio, a Base Antártica Comandante Ferraz.⁹

O Atlântico Sul é permeado por ilhas, a maioria pertencente a países que empreenderam navegações marítimas ao longo dos séculos XIV a XVI, consolidando suas posições por meio de colônias ou possessões. Percebe-se a presença estrangeira liderada pelo Reino Unido em toda sua extensão, servindo de meio para alcançar seus propósitos, muito deles ainda velados à comunidade internacional.

Por esse oceano trafega uma quantidade enorme de navios, transportando riquezas de e para uma série de nações que dele são intimamente dependentes, tais como grãos, petróleo, gás e equipamentos diversos. Com os

⁸ Para maiores detalhes, ver: <www.mre.gov.br/portugues/politica_externa/grupos/zona_paz/zona.asp>

⁹ Para maiores detalhes, ver: <www.mar.mil.br>

novos limites de áreas marítimas e regiões adjacentes, decorrentes do Direito Marítimo, é possível compreender melhor os espaços marítimos de responsabilidade e de interesse do nosso País.

Vontade e capacidade de emprego de poder

O Brasil é a mais importante nação costeira sul-americana. Esta assertiva é baseada em estudos estratégicos dos quais, entre diversos parâmetros de análise, destaca-se a vontade e a capacidade de empregar seu poder. Existem duas formas distintas de análise, uma denominada *hard power* e a outra conhecida como *soft power*, ambas diretamente subordinadas ao conceito de Soberania,¹⁰ concepção esta em pauta nos debates acadêmicos em diversos centros de estudos estratégicos mundiais.

O *hard power*, em síntese, é a capacidade do Estado em demonstrar sua vontade pelo conjunto de fatores geoestratégicos. Entre estes, destacam-se sua extensão geográfica, a posição estratégica do seu território e das suas fronteiras, o tamanho e a distribuição da população, o volume e diversidade conhecida das suas riquezas naturais (água, biodiversidade, minério, hidrocarbonetos etc.), seu parque industrial e, por fim, sua capacidade de defesa (estrutura militar).

Já o *soft power* reúne um mecanismo mais voltado para o convencimento e conhecimento

com vistas a demonstrar sua vontade, tanto por meio de sua capacidade científica e tecnológica quanto pela sua cultura e ideologia.

A partir do correto entendimento desses conceitos de medida da vontade de uma nação, fica mais claro o motivo de nosso País destacar-se, de fato, das demais nações regionais sul-americanas, especialmente aquelas voltadas sobre o Atlântico Sul. Sabe-se da existência de outros Estados empreendendo ações de destaque no cenário regional (e até mesmo internacional), mas que, na realidade, não são detentores desses mesmos parâmetros em um só conjunto ou harmonicamente integrados.

Águas jurisdicionais brasileiras

O Brasil possui aproximadamente 8.300km de continente permeado pelo mar.¹¹ Nele, nosso País detém mais de 10 mil km de fronteira molhada¹² projetada sobre o Oceano Atlântico.

Esse espaço geográfico e marítimo brasileiro, projetado sobre e sob o mar, possui as seguintes divisões e características:

- Mar Territorial (MT) – espaço marítimo onde o Estado costeiro detém plena soberania sobre sua superfície, da massa líquida sob a superfície, do solo e subsolo marinhos. Compreende uma faixa de 12 milhas marítimas¹³ a partir de uma linha de referência na costa, denominada de “Linha de Base” ou “Linha de Costa”.

- Zona Econômica Exclusiva (ZEE) – espaço marítimo onde o mesmo Estado costeiro

¹⁰ De forma simplificada, o conceito implica o exercício exclusivo do Estado no âmbito doméstico, sobre seu território e sua população, além da plena participação deste Estado na comunidade internacional. (SILVA, 2005)

¹¹ Extensão total aproximada da costa litorânea brasileira.

¹² Esta expressão é entendida como os espaços geográficos, predominantemente de massa líquida, que abrigam interesses estratégicos de um Estado, expressos ou velados. (BARBOSA *apud* PETERS, 2005). No caso do Brasil, é a linha imaginária limite das águas jurisdicionais brasileiras com o alto-mar.

¹³ Uma milha marítima (1 MN) corresponde a 1.852m.

detém o direito de exploração¹⁴ e exploração¹⁵ dos recursos vivos e não vivos ali existentes. Compreende uma faixa de 188 milhas marítimas a partir do limite do seu mar territorial.

- Zona Contígua (ZC) – espaço marítimo onde o Estado costeiro detém o direito de inspeção e de fiscalização principalmente para fins sanitários e aduaneiros. Compreende uma faixa projetada sobre o início da ZEE, com largura de 12 milhas marítimas, também a partir do limite do seu MT.

- Águas Jurisdicionais brasileiras (AJB) – espaço marítimo sob o qual o Brasil detém jurisdição exclusiva dentro do Direito Internacional, com uma faixa de 200 milhas marítimas de largura que inclui seu MT e sua ZEE.

- Plataforma Continental (PC) – espaço geográfico no fundo do mar, que compreende o solo e subsolo marinho, projetado exatamente abaixo das águas jurisdicionais. Contudo, este espaço geográfico pode ser estendido além das águas jurisdicionais, até uma distância de 350 milhas marítimas a partir da Linha de Base, caso seja provado cientificamente que o prolongamento do fundo marinho, adjacente à sua plataforma continental, possua as mesmas características geológicas da PC original, ou seja, que o solo e subsolo marinho adjacente à PC sejam idênticos geologicamente.

“Amazônia Azul”: conceito e desafios

Com esses conceitos bem sedimentados, é possível dimensionar a grande extensão geo-

gráfica que o Brasil possui sob sua responsabilidade, tanto para gestão doméstica dos recursos ali existentes como para defender seus interesses perante as outras nações e organismos internacionais.

Para efeito de estudo estratégico, o conjunto de espaços marítimos e geográficos ao longo da costa brasileira é denominado de “Amazônia Azul”. O desafio em prol da análise, concepção, divulgação e defesa dos interesses brasileiros no mar crescem a cada ano, certamente superiores àquele em curso hoje em dia na região amazônica brasileira.

Para efeito de comparação de dimensão, o território continental brasileiro possui precisamente 8.547.403,5km² de área;¹⁶ a região amazônica detém 58% desse espaço geográfico.¹⁷ A Amazônia Azul, somando as águas jurisdicionais e a plataforma continental, inclusive sua parcela projetada para além dessas águas em determinadas regiões da costa brasileira, até a distância legal de 350 milhas marítimas, totaliza o valor aproximado de 4,4 milhões de km². Em outras palavras, significa mais do que a metade de todo o território continental do País projetado sob o Oceano Atlântico.¹⁸

Vale assinalar que a Comissão de Limites da ONU ratificou a proposição brasileira em relação a este acréscimo territorial sob o mar, decorrente de um longo trabalho científico promovido por universidades em parceria com a Marinha, denominado de Levantamento da Plataforma Continental brasileira (LEPLAC), um triunfo do País negado a outros Estados que também reclamam por este tipo de

¹⁴ Estudo ou pesquisa relativamente intensiva de região, com seu aproveitamento para a produção de alguma forma de riqueza.

¹⁵ Extrair proveito econômico de área, especialmente quanto aos recursos naturais.

¹⁶ Dados obtidos na página do governo federal: <www.mre.gov.br>

¹⁷ Para maiores detalhes, acesse: <<http://www.ambientebrasil.com.br>>

¹⁸ Para maiores detalhes, acesse: <www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/nossa_ultima_frenteira.htm>

concessão jurídica perante a ONU, amparada pelo Direito Internacional.¹⁹

Daí decorre uma série de desafios para conhecer, promover, gerir, fiscalizar, garantir e preservar este enorme espaço brasileiro, distante dos núcleos urbanos e rurais do País, somente “ocupado” por um restrito conjunto de núcleos: as ilhas oceânicas (Arquipélago São Pedro e São Paulo, Arquipélago de Fernando de Noronha, Atol das Rocas e Ilha da Trindade); os navios de alto-mar (Marinha Mercante Nacional, Marinha do Brasil e navios de pesca oceânicos); e as ilhas artificiais (plataformas de prospecção de petróleo e gás).

Esses desafios pulverizam-se em um leque de eixos estratégicos, todos com impactos diretos ou indiretos nas relações internacionais.

Destacam-se o campo político-estratégico (soberania e fonte de energia), o campo da ciência e tecnologia (inovação), o campo econômico (linhas marítimas no comércio exterior, fretes e seguros) e o campo ambiental, este último, felizmente, com um aumento crescente nos debates domésticos e junto aos principais atores internacionais na busca mais acelerada de soluções aceitáveis para sua preservação.

As trocas comerciais brasileiras são feitas principalmente pelo mar, ou seja, mais de 95% das nossas importações e exportações são realizadas por navios mercantes, navegando sobre linhas marítimas que passam pelas águas jurisdicionais brasileiras. O acompanhamento, para efeito de controle desse tráfego marítimo, é vital para soberania brasileira. A fiscalização dos navios, nacionais ou estrangeiros, dentro dessas águas, é de responsabilidade exclusiva do Brasil, tanto para efeitos de defesa, da segurança da navegação (ordenação do tráfego, sinalização e

salvamento) e da preservação da vida humana no mar (socorro) quanto por questões aduaneiras, sanitárias e ambientais, além da questão do gigantesco ecossistema marinho brasileiro.

Dentro do alto-mar a navegação é livre, sem uma autoridade internacional com competência legal para fiscalização com vistas, por exemplo, à preservação ambiental, diferentemente da navegação sobre as águas sob jurisdição de um Estado costeiro. Com o intuito de permitir uma navegação mais livre e econômica, em tempos de paz compartilham-se responsabilidades entre os Estados costeiros e os armadores que, por meio dos comandantes de seus navios, conduzem a “passagem inocente” dentro das águas jurisdicionais daqueles Estados costeiros. Isso significa, em síntese, que quaisquer navios podem navegar por aquelas águas desde que cumpram integralmente o disposto na legislação internacional sem comprometer a segurança, o meio ambiente e os interesses do Estado costeiro em questão, não podendo parar nem se dirigir a nenhum porto daquele Estado sem a devida comunicação e prévia autorização em casos de emergência comprovada.

É de competência da Marinha do Brasil o acompanhamento de todos os navios que trafeguem em águas jurisdicionais brasileiras, com o propósito de “contribuir para a segurança do tráfego marítimo de interesse do Brasil e de atender a compromissos internacionais assumidos pelo País, relativos ao Controle Naval do Tráfego Marítimo” (BRASIL, 2007). Fica patente a importância desse acompanhamento em face do número expressivo de navios que passam diariamente, por exemplo, entre a costa nordestina e o arquipélago de Fernando de Noronha, superior a uma centena de embarcações.²⁰

¹⁹ Para maiores detalhes sobre a recente decisão da ONU, acesse: <www.mar.mil.br>

²⁰ Para conhecer mais detalhes, acesse: <www.mar.mil.br/cotram/>.

**Questão ambiental marítima:
o organismo especializado vinculado à ONU
para questões marítimas (IMO)**

Entre os aspectos anteriormente citados, destaca-se o respeito à questão ambiental, englobando a preservação do meio ambiente hídrico e sua flora e fauna marinha. Os maiores e mais comuns danos ambientais no mar são decorrentes de dois fatores: incidentes²¹ e acidentes²² de navegação, e atos isolados irresponsáveis por parte de navios mercantes.

Os danos causados por esses dois fatores dependem dos seguintes parâmetros: ambiente climático na região, quantidade e qualidade de detritos que causam impactos negativos ao ambiente marinho que foram lançados ao mar, intervalo de tempo para sua localização e, finalmente, das medidas técnicas efetivas para sua contenção e recuperação.

Em todos os casos, os danos ambientais serão sempre nocivos, com maior ou menor reflexo ao ecossistema como um todo. Várias regras, procedimentos e medidas internacionais já foram implementadas sob supervisão da ONU, por meio do organismo especializado a ele filiado, denominado de Organização Marítima Internacional (IMO),²³ com sede em Londres.

Entre as regras e procedimentos adotados pela IMO, destacam-se:

- novos padrões de construção de navios para a redução de lançamento no mar de combustível e de carga nociva (duplo casco);
- parâmetros de exigências mais rigorosos por parte de entidades especializadas res-

ponsáveis pela certificação dos navios mercantes, denominadas de *Sociedades Classificadoras*,
• fiscalizações mais rígidas pelos Estados costeiros por ocasião das inspeções feitas por vistoriadores representantes das autoridades marítimas²⁴ desses Estados, denominados de Controle do Estado no Porto (*Port State Control*);

• pesquisa e desenvolvimento de materiais e equipamentos de combate à poluição no mar, incluindo os recursos para treinamento permanente de pessoal especializado para este tipo de ação;

• promoção de incremento na capacitação de pessoal e disponibilidade de meios adequados à fiscalização no mar dos navios mercantes.

No Brasil, com exceção da última medida empreendida, de cunho político, todas as demais ações foram praticadas e estão sendo aprimoradas continuamente em prol de uma adequada moldura de relações políticas e de procedimentos técnicos para evitar os fatos mais comuns da navegação que concorrem para a poluição no meio ambiente marinho. Ressalta-se o apoio efetivo da Petrobras na área da pesquisa e desenvolvimento de tecnologias eficazes nas ações proativas e corretivas na defesa ambiental marinha e nas parcerias com outras instituições, particularmente junto à Marinha do Brasil (MB).

**Desafio de implantação de uma
mentalidade marítima brasileira no Governo
Federal e junto à Sociedade**

Lamentavelmente, no campo das instituições públicas competentes para a fiscalização

²¹ Fato imprevisível que modifica o desenrolar esperado e normal de uma ação.

²² Fato que envolva dano, perda, lesão, sofrimento ou morte.

²³ Para maiores consultas acesse: <www.ccaimo.mar.mil.br/>

²⁴ Para conhecer com maior detalhamento o conceito de Autoridade Marítima Brasileira, acesse <www.dpc.mar.mil.br>

das embarcações no mar (a MB, a Força Aérea Brasileira, a Polícia Federal e o Ibama), o Estado brasileiro não tem promovido investimentos no setor compatíveis com o crescimento do fluxo de navios e proporcional ao extenso espaço marítimo e geográfico que formam, ao longo da costa brasileira, a imponente e cada vez mais importante Amazônia Azul.

Parte desse desafio financeiro poderia ser resolvida pelo simples cumprimento, por parte do Governo Federal, do orçamento aprovado pelo Legislativo, sem maiores contingenciamentos de moldura política, prejudiciais à condução dos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil. Entre esses compromissos, destaca-se o do Direito Marítimo, decorrente da CNUDM, no qual o nosso País é signatário, juntamente com a grande maioria dos países filiados à ONU. O outro compromisso é relativo ao Serviço de Busca e Socorro Marítimo (SAR), com uma área marítima de inteira e exclusiva responsabilidade do Brasil, cujo extremo atinge a metade do Atlântico Sul, ou seja, em pleno alto-mar!

Uma segunda ferramenta legal, também não cumprida pelo Executivo, é a fonte de recursos originária da Lei dos Royalties do petróleo,²⁵ que autoriza a transferência do respectivo montante financeiro a que fazem jus cada instituição pertinente. Ela vem com o propósito de permitir a renovação de meios e contratação de pessoal voltado para a fiscalização das águas jurisdicionais brasileiras, com ênfase nas áreas marítimas onde se concentram atividades de pesquisa, industriais e comerciais realizadas nas plataformas de petróleo e de gás, desde o Nordeste até, mais intensamente, na Região Sudeste. Somente os recursos provenientes desta lei permitiriam, por exemplo, que

a Marinha do Brasil e o Ibama trabalhassem com meios proporcionais e adequados às suas tarefas e competências, ambas de forma mais aceitável e com um desempenho bem superior aos empreendidos atualmente.

Uma mentalidade marítima e devidamente consciente da responsabilidade ao meio ambiente, organizada sócio e operacionalmente desde as fases iniciais da infância nos bancos escolares, significará um avanço significativo para se contrapor ao desconhecimento e ao desrespeito às coisas do mar. Também contribuirá para a redução da ausência ou incapacidade plena das instituições públicas responsáveis pela fiscalização e pelo controle das estratégias decorrentes de uma política marítima competente e integrada entre seus segmentos, além das ações a favor do meio ambiente marinho.

Considerações finais: compromisso, conhecimento e competência!

É na Educação que se localiza a chave mais poderosa e imbatível para os principais óbices ao desenvolvimento brasileiro, desde uma cultura política consistente até sua visão crítica em bases factuais, sem perder o *farol* do idealismo maior de “cooperação” entre as nações, aliada ao compromisso, ao conhecimento e à competência do prazer de inovar e de fazer bem as suas atividades. Sempre!

Para finalizar, segue a transcrição de um pensamento feito pelo professor Jared Diamond, da cadeira de Geografia da Universidade da Califórnia, Prêmio Pulitzer pela obra *Armas, germes e aço*, para a reflexão de todos:

“(…) Há importantes diferenças entre o mundo antigo e o moderno. (...) Não estamos sendo assolados por problemas insolúveis.

²⁵ Para conhecer a Lei nº 7.990/89, acesse: <www.anp.gov.br/conheca/lei_7990_89.asp>

Outra escolha iluminada pelo passado envolve a coragem de tomar decisões dolorosas em relação a valores. (...) Temos a oportunidade de aprender com os erros de gente distante de nós no espaço e no tempo (...). O planejamento de longo prazo corajoso e bem-sucedido também caracteriza alguns governos e líderes políticos. (...) O futuro está em nossas mãos.

Concluo provocando que essa oportunidade de aprender deve ser empreendida hoje e agora, sem desperdiçamos mais tempo para sairmos da *periferia* rumo ao *centro* das principais decisões globais, de forma mais justa e sustentável para uma vida digna e merecida há muito tempo para todos nós, brasileiros natos ou por opção! ●

Referências

- PETERS, Theodoro Paulo Severino et al. *Água: Fonte de vida*. Orgs: Arminda Saconi Messias, Marcos Roberto Nunes Costa. Recife: UNICAP, 2005.
- ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.
- BRASIL. Marinha do Brasil. *Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo*. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/cotram/>>
- DIAMOND, Jared. *Colapso*. São Paulo: Editora Record, 2005.
- HERZ, Mônica. *Organizações Internacionais: história e prática*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.
- RANGEL, Vicente M. *Direito e relações internacionais*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005.
- REBELO, Aldo; FERNANDO, Luis. *Política de defesa para o século XXI*. Brasília: Câmara dos Deputados – CREDN, 2003.
- SEITENFUS, Ricardo A. S. *Manual das organizações internacionais*. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2005.
- SILVA, GUILHERME A. *Dicionário de relações internacionais*. Barueri: Manole, 2005.
- SOARES, Guido F. S. *Órgãos dos estados nas relações internacionais: formas da diplomacia e as imunidades*. Rio de Janeiro: Forense, 2001.



Editorial 2009

Coleção General Benício

NÃO SOMOS RACISTAS

Ali Kamel – coedição/Nova Fronteira

Obra atual, a despeito de seu caráter bastante polêmico. É pautada em consistente documentação e coerente argumentação. Distingue-se pelo grande valor para o reequacionamento dessa questão seriíssima que não pode ser analisada de forma maniqueísta, emocional ou manipuladora.