
FORMULAÇÃO DE UMA POLÍTICA MARÍTIMA

Estudo de Estado-Maior pelo Capitão-de-Fragata

MARIO CESAR FLORES

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Rio de Janeiro, GB, 1.º de julho de 1971.

ASSUNTO: FORMULAÇÃO DE UMA POLÍTICA MARÍTIMA

1 — PROBLEMA

a) **Enunciado** — Tendo em vista o Decreto-Lei 200, de 25-2-67, e as atribuições nêle especificadas para o Ministério da Marinha, analisar os fatores condicionantes que poderão influir na formulação de uma Política Marítima e propor uma sistemática (metodologia e estrutura) para a referida formulação.

b) **Análise** — O problema consiste em estudar uma sistemática que conduza à proposição de diretrizes para a formulação da Política Marítima. É preciso, pois, analisar os fatores condicionantes, verificando como êles afetam a Política, a fim de que a sistemática os leve em consideração no momento oportuno e de modo objetivo.

2 — FATOS PERTINENTES

a) As Políticas de Segurança e Desenvolvimento do Brasil devem condicionar a Política Marítima Brasileira.

b) A capacidade de uma nação para fazer uso do mar é influenciada por fatores geopolíticos, geo-econômicos, geo-humanos e psicossociais.

c) A tendência para o uso do mar como meio de comunicação é influenciada pela produção nacional e pela existência de mercados que justifiquem ou exijam o comércio marítimo.

d) A crescente importância do mar como fonte de recursos tende a dar origem a antagonismos no campo das relações internacionais.

e) Os elementos do Poder Marítimo condicionam a Política Marítima como instrumentos de sua consecução.

f) Cabe ao Ministério da Marinha estudar e propor ao Presidente da República diretrizes para a Política Marítima do Brasil; cabe-lhe, também, estudar e propor a Política Naval, bem como dar-lhe efetiva execução (Decreto-Lei 200/1967).

3 — DISCUSSÃO

As Políticas de Segurança e Desenvolvimento definem os objetivos do Governo e escolhem as linhas de ação para atingi-los. Esses objetivos (**ações estratégicas** ou, como são mais conhecidas, **metas do Governo**) são os incentivos que geram as diversas Políticas decorrentes, inclusive a Marítima, cujos objetivos específicos, se corretamente formulados, concorrem para a consecução daqueles. A compatibilidade e a coerência com a Segurança e o Desenvolvimento (particularmente a integração de seus objetivos no quadro das ações estratégicas) são condições necessárias ao sucesso de uma Política Marítima, pois o uso do mar é um instrumento a serviço da Nação. A importância de cada objetivo de uma Política Marítima decorre do valor de sua contribuição para a consecução dos objetivos gerais de Segurança e Desenvolvimento. O grau dessa importância relativa é que determinará, afinal, a prioridade dos objetivos da Política Marítima.

Assim, a sistemática a ser adotada deve propiciar, antes de tudo, o confronto e a aferição destes objetivos com os de Segurança e Desenvolvimento.

Certos fatores geopolíticos, geoeconômicos e geo-humanos podem

estimular ou limitar a capacidade das nações para o exercício de atividades marítimas. Estes fatores condicionantes, estudados por Mahan¹, são os seguintes: posição geográfica do território; sua configuração e constituição física; conformação do litoral (particularmente no que concerne a facilidades naturais para a construção de postos e acessibilidade do interior, clima e riqueza do solo; extensão territorial; e população (número, distribuição e qualidade). À medida que as nações são compelidas para o comércio marítimo, adquirem um progressivo sentimento de necessidade de um poder marítimo que o ampare. Para qualquer nação com litoral, o mar é uma fronteira e o Poder Nacional é muito influenciado pela maneira como a nação usa essa fronteira, a qual tanto pode servir para isolá-la como para projetar o seu Poder Nacional. A adequação da resposta marítima ao incentivo econômico depende, em parte, dos fatores condicionantes acima, pois eles contribuem ou para desenvolver a vocação marítima do povo ou para negá-la. No entanto, esta tendência natural pode ser alterada pela ação positiva ou negativa das lideranças e elites. Dentro deste quadro, vamos encontrar algumas conotações marítimas de certas políticas expansionistas passadas e presentes, entre as quais destaca-se o esforço da URSS para projetar sua influência sobre áreas que lhe possam assegurar acesso fácil aos mares quentes.

Assim, numa formulação de Política Marítima, os fatores condicionantes de Mahan estarão sempre

¹ Mahan, A.T. *Influence of Sea Power Upon History* — 25 Th, E, New York, Sagamore Press Inc. 1957, 495 p.

presentes, mas é preciso ter em mente que eles não são absolutos: o homem redimensiona-os com sua força ou complacência, facilitando ou agravando a superação de fatores adversos. A sistemática a ser proposta deverá permitir que aqueles fatores condicionantes influenciem na formulação da Política Marítima, de modo que possam ser explorados os fatores positivos e atenuados os negativos, a fim de que se efetive, com brevidade, a insopitável destinação marítima da Nação brasileira.

Ampliemos a análise da influência econômica no comércio marítimo.

Algumas nações sempre dependeram de intenso fluxo de trocas internacionais. Outras desenvolveram-se em regime predominantemente auto-suficiente, sem serem pressionadas para o mar; mas, quando é atingido um certo estágio de progresso econômico, variável com as circunstâncias específicas de cada Nação, esta pressão surge inexoravelmente, como consequência da necessidade de comércio marítimo. Mesmo os Estados com características continentais, uma vez saturado o comércio com os países vizinhos, acabam por recorrer aos mercados longínquos. Esta mudança de orientação é caracterizada pelo crescimento das frotas mercante e de guerra, fazendo com que o isolacionismo político deixe de ser a idéia básica de política exterior.

Ora, se o dimensionamento das Marinhas Mercante e de Guerra de uma nação é influenciado pela produção nacional e pelos mercados atingidos por mar, essa produção e esses mercados, atuais e potenciais, precisam ser aferidos e computados

na formulação da Política Marítima, devendo a sistemática em pauta permitir o cumprimento oportuno desta imposição. No caso do Brasil, país de imenso litoral, cujo comércio interno e com os países vizinhos é primordialmente marítimo, estas implicações são especialmente importantes.

As explosões demográfica e tecnológica contemporâneas e suas projeções futuras reforçam a idéia de que os mares contribuirão, de forma crescente, para o fornecimento dos recursos necessários ao complexo mundo moderno. A pesca e a exploração dos recursos do fundo do mar são atividades marítimas cuja importância aumenta dia a dia. O conceito tradicional de **liberdade dos mares** foi estabelecido quando o mar era essencialmente uma via de transporte e quando a pesca carecia de meios técnicos que a fizessem um empreendimento importante. Está, no entanto, sofrendo o impacto dos novos problemas já mencionados, problemas estes cujas implicações (entre as quais despontam a extensão das águas territoriais e o direito aos recursos ictiológicos e aos da plataforma continental e do próprio fundo do mar) são fontes de antagonismos. As nações em desenvolvimento tentarão resguardar quanto a estes recursos, contrariando o velho conceito de que os mares devem permanecer livres para serem usados pelas nações que tenham o desejo e a capacidade de utilizá-los para fins militares, econômicos, sociais e políticos. A aceitabilidade deste resguardo depende da exploração efetiva e oportuna dos recursos em pauta, da firmeza e correção da política ex-

terior da Nação quanto a êstes problemas e do Poder Naval da Nação.

É necessário, pois, que a sistemática para a formulação da Política Marítima admita uma alimentação simultânea e coordenada das influências dêstes fatores de dependência, a fim de que o Direito, o uso do Direito e seu respaldo na força caminhem paralela e coordenadamente.

O Poder Marítimo — recursos humanos, materiais, organizacionais e jurídico usados nas relações da Nação com o mar — recebe dos quatro campos do Poder Nacional os seus elementos: Marinha Mercante, portos, estaleiros, estabelecimentos de instrução, forças navais e aéreas, embarcações e indústria de pesca e os meios de exploração dos recursos submarinos. Os dois últimos não têm sido tradicionalmente considerados como elementos do Poder Marítimo, mas, sendo formas de uso do mar para a consecução dos Objetivos Nacionais, devem ser incluídos entre os elementos constitutivos dêste poder. Para que um conjunto tão heterogêneo funcione com eficácia, é preciso que uma Política Marítima integrada dirija tôdas as nações relacionadas com o mar, indicando objetivos a atingir e ordem de prioridade a atender. Esta Política não deve ser formulada pela simples função de Políticas Setoriais independentes, isto é, os elementos do Poder Marítimo não são sempre condicionantes, **a priori**, da Política. Apenas, quando é preciso reformular objetivos para adequá-los aos instrumentos do poder, aquêles elementos atuam como condicionantes. Sintetizando: é a Política Marítima que deve gerar as

Políticas Setoriais relativas aos elementos do Poder Marítimo; no entanto, êstes elementos podem afetar a própria Política Marítima, restringindo-a ou estimulando-a, conforme predomine a carência ou a pleora de meios.

Assim, nenhuma sistemática para a formulação de uma Política Marítima estará completa se não levar em consideração o estado atual e a evolução previsível dos elementos do Poder Marítimo. O ANEXO A indica as interveniências dos diversos Ministérios nesse Poder.

O ANEXO B apresenta um resumo das condicionantes analisadas até aqui.

O Decreto-Lei n.º 200, ao mencionar separadamente as Políticas Marítima e Naval, indica terem sido elas perfeitamente diferenciadas. Ora, como a Política Marítima abrange atividades de diversos ministérios, não pode ser estudada e proposta pelo Ministério da Marinha sem a participação daqueles ministérios. No entanto, o Decreto-Lei não confere tal atribuição a outros ministérios, além do da Marinha. Nesta situação, as propostas de diretrizes setoriais chegarão ao Presidente desprovidas de vínculos com os objetivos comuns prioritários de uma Política Marítima Integrada.

Para que haja a vinculação, é necessário que sejam, antes, definidas as atribuições legais e que os ministérios estudem o que lhes compete e proponham diretrizes, as quais precisam ser harmonizadas entre si e integradas, de modo que a Política resultante seja um conjunto de diretrizes convergentes.

Assim, a sistemática para a for-

mulação da Política Marítima parece exigir um órgão capaz de prover a harmonização e a integração acima mencionadas.

A discussão dos fatos pertinentes revela, pois, que a sistemática para a formulação da Política Marítima exige uma metodologia e uma estrutura que possam levar em consideração os fatores condicionantes abordados e que possam harmonizar e integrar as diretrizes oriundas dos diferentes setores de atividades que tenham relações com o mar. O órgão mencionado no fim da discussão do último fato pertinente deve, pois, ser capaz de proceder à harmonização e à integração referidas, e ser capaz de **sentir** e aferir os fatores condicionantes, de acordo com uma metodologia adequada para isto.

A composição e a estrutura deste órgão, a sua localização no Governo e as normas de funcionamento podem ter várias configurações, mas existem alguns parâmetros que não podem deixar de ser considerados. Assim, quanto mais alto seu nível e mais representativa sua composição melhores serão suas condições para que a resutante global seja pacificamente aceita. Esta aceitação depende, também, do trabalho de esclarecimento prévio a ser desenvolvido na implementação do sistema. A estrutura do órgão e suas normas de funcionamento devem ser permeáveis às influências dos fatores condicionantes da Política Marítima, isto é, o órgão precisa ser sensível aos **input** dos elementos do Poder Marítimo e estar habilitado para o trabalho de síntese que leve na devida conta os objetivos de Segurança e Desenvolvimen-

to e os fatores condicionantes (ver ANEXO B). Este órgão coordenador, complementado pelos ministérios e suas entidades subordinadas que tenham relações com o mar, constitui a estrutura para formulação das diretrizes da Política Marítima a serem propostas ao Presidente da República. As normas de funcionamento, ou metodologia, devem abranger:

a) um exame geral, no qual os objetivos de Segurança e Desenvolvimento são confrontados com os outros fatores condicionantes da Política Marítima, inclusive com os elementos do Poder Marítimo; neste confronto são verificados os potenciais disponível e mobilizável e as dificuldades concernentes ao uso do mar; os objetivos da Política Marítima, a curto e médio prazos, devem expressar as medidas para a superação destas dificuldades; e

b) a elaboração, em termos amplos, das diretrizes de execução que, tirando partido do potencial, levem à consecução dos objetivos definidos; estas diretrizes, uma vez aprovadas pelo Governo, constituem a Política Marítima Nacional.

O ANEXO C apresenta esta metodologia de forma mais elucidativa.

As soluções para o problema proposto podem ser assim esboçadas:

1.a) Se a orientação definida no Decreto-Lei n.º 200 não puder ser alterada, ao Ministério da Marinha competirá propor diretrizes, independentemente das conotações globais que elas comportem. Os demais ministérios, propondo diretrizes setoriais, concorrerão para a formulação em pauta. A Política Marítima resultante será um conjunto de di-

retrizes desvinculadas entre si, cuja eficácia, obviamente, não será boa. Neste caso, no Ministério da Marinha poderia haver uma simples Divisão de Política Marítima na Subchefia de Planejamento Estratégico do EMA (caso A, ANEXO D). A metodologia seria, então, bastante simplificada, sendo até prescindível a análise de certos fatores que, embora afetando a Política Marítima, não são diretamente relacionados com as tarefas, atividades e responsabilidades do Ministério da Marinha.

2.a) Se o Decreto-Lei puder ser complementado para permitir a formulação de uma Política Integrada, da qual decorreriam as Políticas Setoriais, far-se-á necessário um órgão de coordenação, como o discutido anteriormente. Em princípio, a coordenação pode ser atribuída a qualquer ministério ou a um órgão não ministerial. Se atribuída a um ministério, convém que o seja ao mais vinculado com o mar — o Ministério da Marinha — desde que a composição do órgão (cujo **status** pode ser o de um Conselho com representação interministerial) e a metodologia adotada impeçam as conseqüências de vícios de perspectiva setorial. Se o órgão de coordenação não estiver integrado em nenhum ministério, isto é, se ele fôr diretamente subordinado à Presidência da República, ainda assim convém que o seu presidente seja o Ministro da Marinha, pois, no Brasil, esta autoridade é quem controla o maior acervo de informações relativas ao mar. A **localização** do Conselho fora de qualquer ministério evitaria problemas relacionados com a natural luta por prestígio entre os

ministérios, fazendo com que o próprio Conselho e as diretrizes nêlas geradas fôssem melhor aceitos na máquina governamental.

O Conselho aventado nesta segunda solução deverá constar de representantes de alto nível dos vários ministérios interessados; e, no seu corpo permanente, serão necessários especialistas em geo-economia, antropogeografia, economia, comércio e transporte marítimo, Política e Direito internacionais, pesca, recursos submarinos e oceanografia, além de oficiais da MG (aos quais competiriam os assuntos relacionados com as tarefas do Ministério da Marinha no âmbito da Política Marítima). Esta contribuição de pessoal militar poderia ser feita nos moldes da presente contribuição para o SNI, sendo o **Conselho de Política Marítima** considerado como de interesse para a Segurança Nacional.

O caso B do ANEXO D esclarece o órgão de coordenação, quer seja êle integrado num ministério — o da Marinha — quer seja êle subordinado diretamente à Presidência da República.

4 — CONCLUSÕES

A melhor solução para o problema é a que permite a formulação de uma Política Marítima Integrada, da qual decorreriam as Políticas Setoriais dos elementos do Poder Marítimo, isto é, a melhor solução é a segunda das acima mencionadas.

Além disto, convém que, dentro desta segunda solução, seja adotada a versão em que o **Conselho de Política Marítima**, presidido pelo Ministro da Marinha e constituído co-

mo esboçado no caso B do ANEXO D, seja diretamente subordinado à Presidência da República. Este Conselho atuaria de acordo com uma metodologia cujas linhas estão delineadas no ANEXO C.

O Decreto-Lei 200 deverá, pois, ser complementado para implementar a solução acima e para determinar aos ministérios relacionados com o Poder Marítimo o envio ao Conselho de propostas de diretrizes e informações pertinentes.

A solução é adequada, uma vez que a sistemática proposta permite que o Ministério da Marinha cumpra sua atribuição e, simultaneamente, facilita a formulação de uma Política Marítima Integrada. É exequível, porque requer recursos materiais e financeiros diminutos, sendo também pequena a demanda de recursos humanos de tempo integral. É aceitável, porque os ministérios não abdicam de suas influências, que passam a ser estatuídas em lei, embora submetidas a uma coordenação. A aceitabilidade será tanto mais efetiva quanto melhor esclarecimento houver sobre a ação coordenadora do **Conselho de Política Marítima**.

5 — AÇÃO RECOMENDADA

1) Propor ao Ministro da Marinha a remessa de Exposição de Motivos ao Presidente da República, justificando a complementação do Decreto-Lei n.º 200 e a criação de um **Conselho de Política Marítima** diretamente subordinado à Presidência da República. Com a Exposição de Motivos, seriam encaminhados os textos dos instrumentos le-

gais relativos à reformulação daquele Decreto-Lei e à criação do Conselho.

2) Propor ao Ministro da Marinha que, uma vez aprovado o conteúdo da Exposição de Motivos, seja solicitada ao Presidente da República a constituição de um Grupo de Trabalho interministerial para, sob a presidência do Ministro da Marinha ou de um seu representante, preparar a regulamentação concernente ao **Conselho de Política Marítima**. Este Grupo teria como orientação inicial os ANEXOS, A, B, C e D deste EEM.

3) Sugerir ao Ministro da Marinha que, uma vez obtida a autorização do Presidente da República, seja lançada uma campanha de esclarecimento prévio relativa à criação do Conselho, para que ele encontre apoio na máquina governamental e na opinião pública.

OBSERVAÇÃO: os ANEXOS que a AÇÃO RECOMENDADA comportaria não foram preparados, por não haver necessidade para o propósito deste EEM.

ANEXOS

A) Poder Marítimo e Ministérios (resumo das interveniências).

B) Resumo das Condicionantes da Política Marítima.

C) Metodologia para a formulação da Política Marítima (sugestão em linhas gerais).

D) Esboço de estruturas organizacionais para a formulação da Política Marítima.

E) Bibliografia utilizada.

ANEXO A

PODER MARÍTIMO E MINISTÉRIOS

Elemento do Poder Marítimo	Ministério e Órgão	Interveniências
Poder Naval	MM	Integralmente responsável, ainda que usando meios aéreos do M. da Aeronáutica
M. Mercante	MTr SUNAMAM MM-DGN DPC-DHN MTPS ME MIC	Política de fretes; concessão de linhas; estímulos financeiros; especificações de navios; contrôles dos armadores; acordos internacionais (c/ME) Segurança do pessoal, do material e da navegação; relações de segurança nacional; polícia naval Políticas salarial e previdencial Interveniências internacionais (c/MTr) Seguros
Portos	MTr DNPVN MM-DGN DPC-DHN MTPS MS MIC MF	Desenvolvimento, concessão e exploração de Portos Segurança de navegação e dos próprios portos; relações de segurança nacional; política naval Política salarial e previdencial Saúde dos Portos Seguros Política aduaneira

Elemento do Poder Marítimo	Ministério e Órgão	Interveniências
Indústria Naval	MTr SUNAMAM MM MIC MTPS MF	Cliente; estímulos financeiros e especificações Cliente Relações normais entre indústria e MIC Políticas salarial e previdencial Política aduaneira (importações)
Pessoal	MTr MM DGN-DPC MM-DGP DPMM-CGFN MTPS	Determinação de necessidade da Marinha Mercante Formação de pessoal para a M. Mercante; controle de habilitação profissional da M. Mercante Obtenção e formação de pessoal para a MB Política salarial e previdencial
Agências e Comércio Marítimo	MIC MTr MM	Relações normais entre comércio e MIC Relações normais entre transportes e MTr Controles exercidos pelas Capitanias dos Portos
Pesca	M. Agr. SUDEPE MM-DGN DHN-DPC MIC ME	Estímulos financeiros; concessões, pesquisas; controle e fiscalização; formação de pessoal especializado Segurança do pessoal, do material e da navegação Seguros Interveniências internacionais
Recursos da Plataforma do fundo do mar	MME M. Agr. SUDEPE MM-DGN DHN-DPC ME	Exploração dos recursos Exploração da fauna da plataforma, nos termos acima expostos para pesca Relações de segurança nacional e de segurança da navegação Interveniências internacionais

Observações:

- 1) O MPCG é interveniente em todos os elementos do Poder Marítimo, como órgão que é de planejamento e coordenação financeira do Governo.
- 2) Verifica-se que o MM é interveniente em todos os elementos do Poder Marítimo, ainda que por vezes com um aspecto subsidiário.

ANEXO B

RESUMO DOS FATÔRES CONDICIONANTES DA POLÍTICA MARÍTIMA

1 — FATÔRES CONDICIONANTES POLÍTICOS

São fatores condicionantes estabelecidos pelo Governo. Em última análise, estes fatores são as ações estratégicas definidas pelo Governo. Elas são os INCENTIVOS políticos da Política Marítima, cujos objetivos devem concorrer para a consecução dos objetivos superiores acima mencionados.

a) Política de Segurança Nacional: condiciona os objetivos da Política Marítima e delinea suas ações, para fazer face a antagonismos ou pressões manifestas ou previsíveis.

b) Política de Desenvolvimento: condiciona os objetivos da Política Marítima e delinea suas ações para o progresso econômico e social.

2 — FATÔRES CONDICIONANTES DE ESTRUTURA (Mahan)

Afetam a capacidade de uma nação para o uso do mar, alimentando ou restringindo a tendência marítima das nações. Não são suscetíveis de mudança a curto prazo, sem despertar em antagonismos.

a) Posição do território: Relaciona-se com a existência ou inexistência de pressões nos limites terrestres; com a necessidade de concentração ou dispersão de forças navais; com a posição em relação às grandes rotas de navegação; com o acesso aos mares **livres** (quentes); e com o controle de canais ou áreas marítimas focais.

b) Configuração física do território: relaciona-se com o conceito de litoral como fronteira, e sua permeabilidade; com o número e a

qualidade dos portos e seus acessos para o interior; com a riqueza ou pobreza do solo como fonte de produção; com a orografia como elemento de pressão para as comunicações marítimas; com a existência de braços de mar ou rios penetrando no interior do território; e com o clima como agente de produção e de adequação dos acessos ao mar.

c) Extensão territorial: pode ser fonte de força ou fraqueza, dependendo da população (número, qualidade e distribuição). Relaciona-se com a extensão do litoral e com o caráter dos portos.

d) População: relaciona-se com o número, a aptidão e a distribuição da população.

3 — FATÔRES CONDICIONANTES ECONÔMICOS (Mahan)

a) Produção nacional (ou regional) criando a necessidade de comércio marítimo internacional (ou inter-regional, entre núcleos populacionais do mesmo País).

b) Mercados capazes de justificar o comércio marítimo internacional ou inter-regional.

4 — FATÔRES PSICOSSOCIAIS (Mahan)

Embora derivem geralmente de condições mais ou menos favoráveis dos grupos 2 e 3, podem ser alterados pela ação ou omissão de líderes e elites.

a) Vocaçào ou tendência marítima do povo.

b) Visão, coragem e competência de líderes e elites.

5 — FATÔRES CONDICIONANTES INTERNACIONAIS

Estão, em princípio, relacionados com a exploração dos recursos do mar, mas podem abranger outros

problemas, como os da poluição e da livre passagem. Estes fatores condicionantes acham-se vinculados com as águas territoriais, com os direitos de pesca e de exploração da plataforma e do fundo do mar, com a poluição marítima e até mesmo com o direito de fazer passar cabos de comunicações e oleodutos no fundo do mar. Embora não se trate de exploração de recursos, o problema da utilização do fundo do mar, como local para silos de armas nucleares, e as próprias experiências nucleares no mar podem ser inseridos neste grupo de fatores condicionantes.

6 — FATÔRES CONDICIONANTES DE EXECUÇÃO

São os elementos do Poder Marítimo; como instrumentos de execução, podem eventualmente condicionar a Política, adequando seus objetivos aos meios, até que estes meios, desenvolvidos, permitam a volta aos objetivos originais. Inversamente, quando os meios são suficientes, podem impulsionar a Política para objetivos mais audaciosos.

a) Marinha de Guerra (e meios aéreos do M. Aer. que atuam sobre o mar)

b) Marinha Mercante

c) Portos

d) Agências e estabelecimentos comerciais marítimos

e) Estaleiros de construção e de reparos navais

f) Pessoal e estabelecimentos de instrução

g) Embarcações e indústria de pesca

h) Meios de exploração dos recursos submarinos

ANEXO C

LINHAS GERAIS DE UMA METODOLOGIA PARA FORMULAÇÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA

- 1) Ver ANEXO B {
- Incentivos Políticos (ações estratégicas do Governo)
 - Fatores condicionantes de estruturas
 - Fatores condicionantes econômicos
 - Fatores condicionantes psicossociais
 - Fatores condicionantes internacionais
 - Fatores condicionantes de execução

EXAME GERAL DA SITUAÇÃO DA NAÇÃO SOB A PERSPECTIVA DO MAR. É um estudo objetivo dos fatores que influenciam uma Política Marítima. Ele deve ser conduzido à luz dos objetivos fundamentais das Políticas de Segurança e Desenvolvimento do Governo. O exame deve aferir a influência dos fatores condicionantes sobre a consecução dos mencionados objetivos. Finalmente, o exame deve conduzir ao conhecimento do potencial disponível e mobilizável (relacionamento com o mar) e deve definir as dificuldades para o uso conveniente do mar.

- II) OBJETIVOS DA POLÍTICA MARÍTIMA
PROPOSTAS DE DIRETRIZES PARA QUE OS
OBJETIVOS SEJAM ATINGIDOS

Em função do EXAME GERAL, são definidos os objetivos da Política Marítima e delineadas as idéias básicas das políticas de consecução. Estes objetivos traduzem os interesses nacionais no mar, em determinada época e para determinado período. Na formulação dos objetivos e das diretrizes de suas políticas de consecução, a adequação "fins e meios" deve ter sido alimentada pelos efeitos condicionantes dos elementos do poder marítimo (fatores de execução), no EXAME GERAL. As propostas de políticas de consecução devem ser compatíveis entre si e constituir uma Política integrada.

- III) APRECIÇÃO e APROVAÇÃO PELO PRESIDENTE e/ou CONGRESSO (se fôr o caso)

Os objetivos e as propostas de políticas de consecução (diretrizes) são submetidos ao Presidente, que os aprova ou os submete ao Congresso (se fôr o caso) .

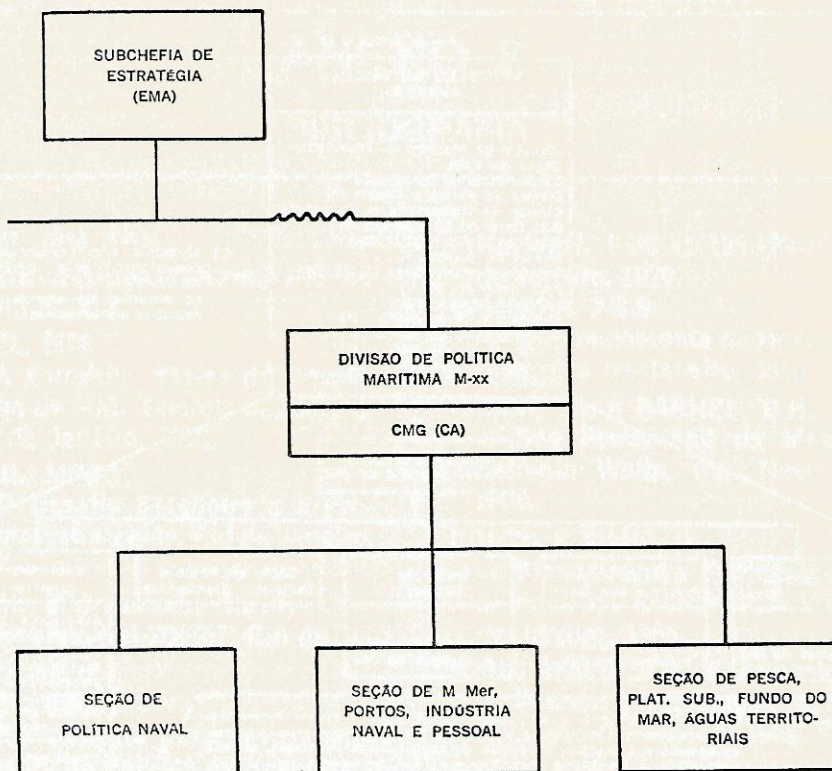
- IV) DISSEMINAÇÃO DAS DIRETRIZES DAS POLÍTICAS DE CONSECUÇÃO APROVADAS para os Ministérios interessados.

OBSERVAÇÃO: Durante todo o processo, deve haver uma contínua realimentação dos fatores condicionantes, devendo o EXAME GERAL ser feito sempre que ocorrerem alterações ponderáveis nos fatores condicionantes.

ANEXO D

ESBÔÇO DE ESTRUTURAS ORGANIZACIONAIS PARA A FORMULAÇÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA

CASO A: O MM propõe diretrizes independentemente dos demais Ministérios.



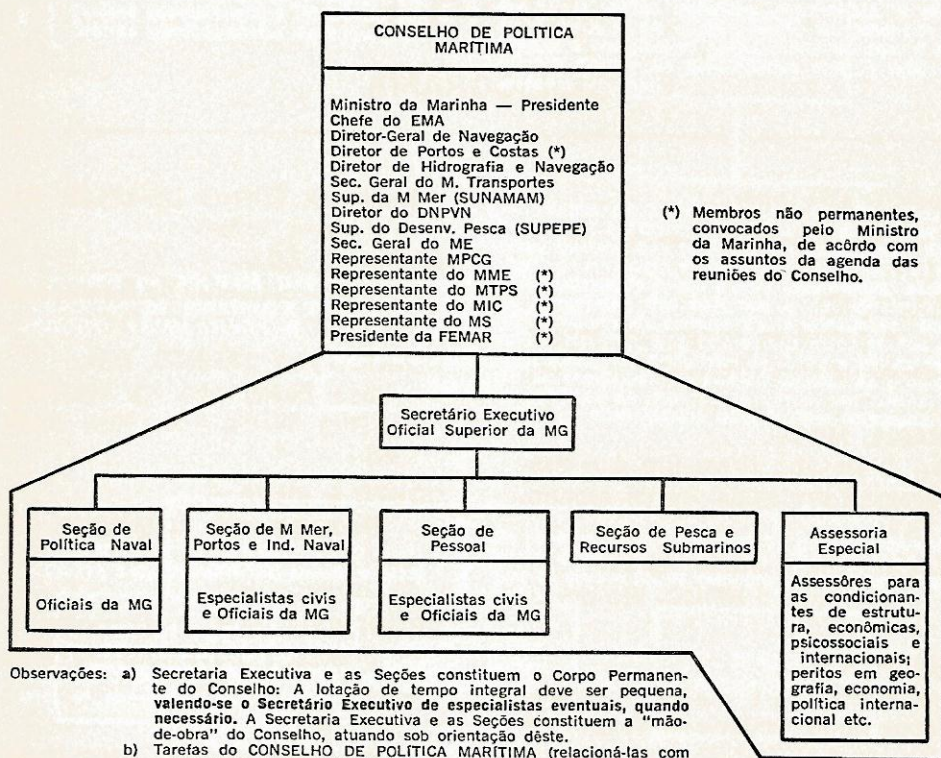
Observações: Tarefa da Divisão de Política Marítima

- Estudar e preparar propostas de diretrizes para a formulação da Política Marítima, de interesse do Ministério da Marinha.

ANEXO D

ESBÔÇO DE ESTRUTURAS ORGANIZACIONAIS PARA A FORMULAÇÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA

CASO B: Existe coordenação, executada pelo Conselho de Política Marítima, o qual pode ser integrado na estrutura do MM (diretamente vinculado ao Ministro) ou ser subordinado à Presidência da República.



- Observações:
- a) Secretaria Executiva e as Seções constituem o Corpo Permanente do Conselho: A lotação de tempo integral deve ser pequena, valendo-se o Secretário Executivo de especialistas eventuais, quando necessário. A Secretaria Executiva e as Seções constituem a "mão-de-obra" do Conselho, atuando sob orientação deste.
 - b) Tarefas do CONSELHO DE POLÍTICA MARÍTIMA (relacioná-las com a Metodologia do ANEXO C).
 - Exame geral da situação da nação sob a perspectiva do mar.
 - Estabelecimento dos objetivos de Política Marítima.
 - Elaboração de propostas de diretrizes para que os objetivos sejam atingidos.
 - Uma vez aprovadas as diretrizes pelo Presidente da República, disseminação para os Ministérios interessados.
 - c) A estrutura acima é complementada pelos Ministérios (ANEXO A), que alimentam o CONSELHO com as informações pertinentes.

ANEXO E

BIBLIOGRAFIA

BRASIL, MM, EGN

— OPI A Guerra Naval, Rio de Janeiro, 1963.

BRASIL, MM

— A Estrutura Básica da Organização do MM. (Decreto 62.866/68), Rio de Janeiro, 1968.

BRASIL, MPCG

— O Desafio Brasileiro e o Programa Estratégico. Rio de Janeiro, 1967.

BRASIL, MM (Boletim 10/67)

— Decreto-Lei 200/67, Rio de Janeiro, 1967.

BRASIL, EMFA

— Metodologia Para o Estabelecimento da Política de Segurança Nacional. ESG C 37-123-70, Rio de Janeiro, 1970.

BRASIL, EMFA

— Sistemática Para o Estabelecimento da Política de Segurança Nacional. ESG C 126-123-70, Rio de Janeiro, 1970.

BRASIL, EMFA

— Estrutura Para o Estabelecimento da Política de Segurança

Nacional. ESG C 125-123-70, Rio de Janeiro, 1970.

CAMINHA, J.C.G.

— O Planejamento de Operações. SGN, Rio de Janeiro, 1968.

CLARK, J.J. e BARNES, D.H.

— Sea Power and its Meaning. Franklin Watts, Inc. New York, 1968.

COUTO E SILVA, G.

— Planejamento Estratégico. Biblioteca do Exército Editôra, Rio de Janeiro, 1955.

GRUNEWALD, A.H. Rademacker

— Planos e Atividades do MM. ESG, Rio de Janeiro, 1968.

MAHAN, A.T.

— Influence of Sea Power Upon History.

MOINEVILLE, H.

— Les États e la Mer: Aujourd'hui et Demain. Riview de Defense Nationale, Paris, Juin-Juillet 1968.

NUNES, Adalberto de B.

— Significado do Poder Marítimo. Serviço Gráfico do Senado Federal, Brasília, 1970.