

AS NOVAS TENDÊNCIAS NA CONDUÇÃO DO CNTM: UMA VISÃO SOBRE A DOCTRINA ADOTADA PELA AMAS.

Capitão-de-Fragata André Luiz de Mello Braga

O Capitão-de-Fragata André Luiz de Mello Braga foi Instrutor da Área de Estudo I – Operações Navais e Jogos de Guerra, em 2006, quando produziu este artigo. Atualmente, é Assessor do Gabinete do Comandante da Marinha.

A era da informação, na qual estamos inseridos, pode ser caracterizada pela rapidez na troca de conhecimento e um alto fluxo de dados, isso tem como consequência uma aceleração dos processos de mudança e desenvolvimento. Aqueles que não se mantiverem abertos e aptos para acompanhar esse acelerado processo evolutivo estão condenados a cair no esquecimento e ficarem excluídos da história.

Estar inserido no processo não significa aceitar as novas idéias sem analisá-las, significa adquirir o conhecimento, aplicá-lo em seu favor e contribuir para o desenvolvimento de novas idéias.

No campo do conhecimento naval, verifica-se hoje uma mudança na forma de conduzir e aplicar as atividades de Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM). Esse assunto se reveste de grande importância, já que, para o Brasil, o peso do tráfego marítimo (TM) para o comércio exterior é determinante, cerca de 95% dessa fatia da economia é realizada por via marítima.

O segurança do TM é uma necessidade estratégica, principalmente para o Brasil e, para se minimizar a vulnerabilidade decorrente dessa necessidade, realiza-se o CNTM como instrumento fundamental para a garantia dessa segurança. Sem a segurança, o TM se tornaria em uma vulnerabilidade crítica, podendo até significar o estrangulamento da economia de um Estado.

Os países da OTAN adotam, agora, uma doutrina mais flexível calcada na cooperação, isto é, a organização de CNTM passa a assumir uma postura mais orientadora, menor interferência do Estado e conta com a cooperação da comunidade marítima para executar as atividades de CNTM. Essa postura advém da identificação de novas ameaças e as exigências de maior dinamismo e flexibilidade para enfrentá-las.

Nesse contexto os países integrantes da Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai estão “estudando a matéria” de forma a assumirem um posicionamento que atenda aos seus

interesses e não simplesmente seguir sem questionamento as novas tendências. Este artigo pretende analisar a nova doutrina de CNTM e apresentar uma visão em nível operacional dessas mudanças.

PRESSUPOSTOS TEÓRICOS

A DOCTRINA ORIGINAL (2)

A doutrina original tem cerca de um século de história e desenvolvimento, tendo sido empregada nas duas grandes guerras do século passado.

O Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM ou *Naval Control Shipping – NCS*) é um dos componentes necessários para se obter a segurança¹ do tráfego marítimo.

O CNTM original pretende, assim, contribuir para a garantia do fluxo marítimo de cargas vitais para um determinado Estado ou um grupo de Estados aliados em contraposição a ameaças de outros Estados. Para tal exige o estabelecimento de uma estrutura organizacional sob controle do Estado, que interferirá nas atividades de transporte² e tráfego marítimo. A intensidade dessa interferência poderá ser desde simples avisos e comunicados até o efetivo roteamento do tráfego e formação de comboios.

Para atender à necessidade de se graduar o nível de interferência do Estado, a doutrina original estabelece alguns tipos de CNTM:

- Controle Naval do Tráfego Marítimo Crise (CNTM/C);
- Controle Naval do Tráfego Marítimo Pleno (CNTM/P); e
- Controle Naval do Tráfego Marítimo Emergência (CNTM/EMERG)

Em situações de normalidade política, quando não se observa ameaça ao TM, não é ativada a Organização do Controle Naval do Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM) nem a Organização da Direção Civil do Transporte Marítimo (ORGDCM). Nessa situação o TM é tão somente acompanhado pelo órgão militar designado, no Brasil, o Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM).

¹ Na doutrina empregada pelo Brasil a segurança é composta de CONTROLE e PROTEÇÃO, o primeiro componente está relacionado com as medidas necessárias para o acompanhamento, orientação e até mesmo o roteamento do fluxo de navios mercantes, a segunda componente está relacionado com as medidas necessárias para contrapor as ameaças, tais como, coberturas cerradas ou afastadas, armar navios mercantes, etc.

² Transporte Marítimo – para a doutrina brasileira, significa o gerenciamento da eficiência dos portos, estabelecimento de prioridades de cargas, seleção de navios e destinos. Essa atividade está sob a responsabilidade da Organização da Direção Civil do Transporte Marítimo, a qual, no presente momento, é exercido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Quando há alguma evolução política que configure tensão entre Estados (crise), a ORGACONTRAM é ativada e o CNTM/C é assumido. O CNTM/C possui duas fases bem definidas:

- CNTM/C Fase 1: quando há uma situação de tensão entre Estados, mas ainda sem uma configuração de risco imediato para o TM. Nessa fase o TM é alertado a respeito da situação, *brifado* e acompanhado.
- CNTM/C Fase 2: iniciado quando há o estabelecimento de uma Área de Risco ao Tráfego Marítimo (ARTM ou *Shipping Risk Area - SRA*). Nessa situação há alguma ameaça ao TM já configurada em determinada área, o que exige medidas necessárias para desviar esse TM. Outra exigência seria estabelecer medidas específicas para aqueles navios que necessitem atravessar a área de risco, medidas como o estabelecimento de sistemas de comboios, sistema de rotas, etc.

O estabelecimento do CNTM/P ocorrerá quando a crise estiver escalada a tal nível que o conflito seja iminente ou mesmo tenha sido deflagrado. Nessa situação haverá o estabelecimento da Estrutura Militar de Guerra e, obviamente, a interferência do Estado será total. O estabelecimento do CNTM/P é uma decisão política, uma vez que requer uma interferência total do Estado. Entretanto, outros fatores, além do militar e estratégico, influenciam para essa decisão, como, por exemplo, problemas de ordem econômica, como valores de seguro, que podem tornar inviáveis o comércio por via marítima. Assim deve-se pesar bem todas as variáveis até a tomada de uma decisão.

O CNTM/EMERG é empregado quando ocorre uma evolução da situação de uma forma muito rápida, não havendo tempo hábil para se estabelecer de forma gradual todas as etapas do controle naval; nesse caso, a prioridade é preservar os navios, divertindo-os para localidades mais seguras e, posteriormente, passar para um controle naval efetivo.

O leitor deve ter percebido que o foco da ameaça, considerada nessa doutrina, é proveniente de divergência entre Estados, isto é, não considera como prioridade a atuação de grupos criminosos ou terroristas. Espera-se o emprego de força regular organizada de um Estado contra outro; para tal, seriam empregadas as Estratégias Clássicas (Curso, Batalha Decisiva, etc) por meio de operações ou ações de guerra convencionais (Ações de Submarino, Operações Anti-Submarino, etc).

A ORGACONTRAM, quando ativada, possui uma série de autoridades responsáveis por conduzir as atividades de CNTM de acordo com a doutrina em vigor. A tabela 1 a seguir apresenta essas autoridades de forma concisa.

AUTORIDADE	SIGLA EM INGLÊS	RESPONSABILIDADES	EQUIVALENTE NA ESTRUTURA BRASILEIRA EXISTENTE
CSAM	MAC	Comandante Superior de Área Marítima é o responsável por estabelecer as diretrizes gerais do CNTM, estabelecer o Sistema de Comboios, Sistema Rotas, proteção do TM, etc.	ComOpNav
CAM	AC / SC	Comandante de Área Marítima, nível intermediário de comando.	COMTOM (quando designado)
ACO	OCA	Autoridade do Controle Operativo é o responsável pela operação do Sistema de Comboios, proteção do TM no interior de sua área de responsabilidade, etc.	ComDN
OCONTRAM	NCSO	Oficial do Controle Naval do Tráfego Marítimo é o responsável pela organização de comboios, seleção de comodors, realização da Conferência do Comboio, realização de visitas aos navios mercantes, preparação dos documentos necessários para os navios mercantes, etc.	Capitanias Delegacias Agências
AUONTRAM	REPTOF	Auxiliar do Controle Naval do Tráfego Marítimo é Oficial das Forças Armadas ou funcionário consular designado para um porto estrangeiro em país aliado, devendo enviar suas informações sobre o TM.	Adidos Navais, Militares ou Diplomatas credenciados em países aliados
CONSULTRAM	CONSA	Informantes Consulares do Controle Naval do tráfego Marítimo é um Oficial de Marinha credenciado junto às autoridades consulares de seus respectivos países, em países neutros de interesse, para exercerem atividades de CNTM. Sua responsabilidade básica é informar os movimentos do TM e instruir NM atracados de sua bandeira. De um modo geral, os deveres desses Oficiais serão, tanto quanto possível, idênticos aos atribuídos aos OCONTRAM.	Adidos Navais, Militares ou Diplomatas credenciados em países neutros
OLICONTRAM	NCSLO	Oficial de Ligação do Controle Naval do Tráfego Marítimo é um Oficial de Marinha designado para servir em um Estado-Maior de um NCSO aliado. Ele representa os interesses de sua nação em assuntos pertinentes ao CNTM, como membro daquele Estado-Maior.	Oficial Assessor do CAMAS

Tabela 1 – Autoridades da ORGACONTRAM

A NOVA DOCTRINA DA OTAN

A globalização, evolução tecnológica e o novo ordenamento internacional levaram à percepção de novas possibilidades e ameaças. O dinamismo do mundo moderno, com suas mudanças aceleradas, exige o desenvolvimento de formas mais ágeis e flexíveis para a realização do CNTM.

As companhias de navegação “não gostam” ou “não desejam” ser controladas positivamente, pois a diversidade e agilidade do comércio internacional, sob o ponto de vista delas, ficam prejudicadas sob controle do Estado. Essa diversidade pode ser verificada nas características de cada frete: o navio pode estar sob registro de uma determinada bandeira; a tripulação pode ser formada por elementos de várias nacionalidades; a carga; o seguro da carga e o seguro do navio também podem ser firmados sob nacionalidades distintas. Por essas razões é possível inferir que muitos países, e não apenas um único, terão parcela de responsabilidade sobre esse navio e sua carga, arcando com os ônus de quaisquer perdas ou recebendo seu quinhão dos lucros. Dessa forma, é possível perceber que uma evolução doutrinária tornava-se necessária.

Na verdade, todos os envolvidos receberão sua parte do lucro ou arcarão com sua parcela do prejuízo. É fácil perceber que uma evolução doutrinária era exigida.

Em artigo recente, publicado na Revista Passadiço de Novembro de 2005, o Capitão-de-Fragata Vanley apresentou um paralelo evolutivo do pensamento das doutrinas original e nova. A tabela 2, a seguir, reproduz esse paralelo:

FATO	DOCTRINA ORIGINAL	DOCTRINA NOVA
Evolução do Conflito	Divergências entre Estados. A escalada convencional de uma crise entre Estados, normalmente, segue uma graduação do nível de tensão até o Conflito.	Há, nos dias de hoje ameaças não necessariamente advindas de Estados, por exemplo, o terrorismo. Por essa razão poderá não haver, necessariamente, uma graduação do nível de tensão.
Tipo de Ameaça	Afundamento.	Pirataria e desastres ambientais
Características dos navios	Baixas velocidades, manuseio lento da carga e capacidade de comunicações reduzidas.	Altas velocidades de trânsito, rápida movimentação de carga e flexibilidade de comunicações.
Posicionamento dos navios	Dificuldades de obtenção das posições dos navios e seus planos de viagem.	Emprego dos modernos sistemas de acompanhamentos, inclusive por satélite.
Interferências no TM	Total interferência do Estado por meio de autoridades civis e militares. Os interesses particulares assumem menor importância.	Participação dos navios é totalmente voluntária. Os interesses particulares (comerciais) são preservados.
Relacionamentos Cia. X Governos	Alto nível de interação e volume de atividades entre os diversos setores envolvidos.	Incremento do número de navios requerendo um relacionamento mais próximo entre as partes envolvidas no processo.

Tabela 2 – Paralelo evolutivo entre as doutrinas original e nova

Se a navegação mercante não deseja ser controlada, quais são então os seus anseios? Decerto a liberdade e agilidade do comércio e do TM são exigências fundamentais.

Dessa forma, pode-se dizer que a comunidade marítima, mais especificamente a navegação mercante, deseja três itens básicos:

- segurança dos meios;
- liberdade para operar; e
- ambiente comercial estável.

Nesse ponto o leitor já possui informações suficientes para perceber que o balanceamento entre controle e flexibilidade torna-se crítico e de difícil ajuste. Assim, a pergunta que deve ser feita é: como atender aos anseios da navegação mercante com uma interferência mínima do Estado?

Para tentar responder a esse questionamento, os países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN ou *North Atlantic Treaty Organization* – NATO) adotaram então uma nova doutrina chamada *Naval Co-operation and Guidance for Shipping* (NCAGS).

Nessa doutrina as formas de controle são mais flexíveis, informais e orientadoras, cabendo à autoridade militar quatro tarefas básicas:

- identificar e alertar a comunidade marítima sobre as possíveis ameaças, suas áreas de operação, bem como sugerir medidas visando a salvaguardar os interesses dos proprietários, armadores e mesmo comandantes dos navios mercantes;

- acompanhar o tráfego dos navios mercantes;
- identificar as principais rotas comerciais; e
- identificar as atividades locais que possam interferir na navegação (pesca / áreas de pesquisa, prospecção de petróleo, etc.).

Para que se atinja a flexibilidade adequada com eficiência, a participação e as responsabilidades da comunidade marítima devem ser, naturalmente, maiores e mais positivas. Caberia, então, a comunidade marítima assumir certas responsabilidades, como se segue:

- informar sobre a situação geral na área em que os navios mercantes estiverem navegando;
- evitar as áreas de potencial risco;
- adotar medidas de proteção para os navios mercantes (*Self Protective Measures*);
- manter aberto o canal de comunicações entre autoridades civis e militares (diálogo constante); e
- atentar para os Avisos aos Navegantes divulgados.

Para facilitar o estabelecimento das atividades de CNTM, agora mais ágeis e flexíveis, a OTAN criou um órgão permanente de CNTM, chamado *NATO Shipping Center* (NSC).

O NCS pode ser definido como um núcleo de caráter permanente, sediado na Inglaterra no *MCC NORTHWOOD*. Esse órgão atua na manutenção

permanente das linhas de comunicações e entendimentos entre os organismos militares e civis dos países participantes da OTAN (nações aliadas).

O *MCC NORTHWOOD* também interage com as agências internacionais e opera como um concentrador de informações, sendo capaz de fornecer, com abrangência universal, os dados estáticos e dinâmicos necessários a respeito de plataformas mercantes, desde a situação de normalidade.

Para o funcionamento do NCAGS, foram criados os chamados Pontos de Cooperação (*Shipping Co-operation Point – SCP*). Um SCP funcionará de forma modular e atuará como um “braço” do sistema, fisicamente mais próximo da região de interesse. Seu estabelecimento deve ser o mais flexível possível, podendo ser instalado em terra (forma mais comum) ou no mar. Quando em terra, pode ser estabelecido em hotéis, escritórios portuários, embaixadas ou bases militares; quando no mar, em navios de guerra, apoio ou mercantes.

Um SCP contará com uma equipe de militares (da ativa ou reserva) e/ou civis, com a necessária qualificação na doutrina NCAGS, equipados com computadores, telefones, fax e tudo mais que as comunicações modernas podem oferecer. Essa equipe nada mais fará do que manter contatos e troca de informações com o MCC e as diversas companhias de navegação, navios, etc. Essa troca de informações sempre estará focada na orientação da comunidade marítima visando a salvaguardar as plataformas flutuantes próprias, aliadas ou de interesse, quando em navegação em áreas de risco.

As comunicações diretas entre o SCP e os navios e órgãos civis faz com que a linguagem empregada seja a mais livre e clara possível, sem as preocupações da formalidade do sistema MERCO utilizado na doutrina NCS. Como o núcleo é a OTAN, a língua utilizada é o inglês.

Para atender toda essa flexibilidade, foram estabelecidos novos tipos de CNTM:

- *Co-operation*;
- *Guidance*; e
- *Supervision*.

Em *Co-operation* considera-se a situação de normalidade. Nela não são esperadas ameaças ao TM. São observados os interesses dos armadores e os navios são tão somente acompanhados por meio de informações enviadas tais como: posição, rumo, velocidade, portos de origem e destino, etc.

Na *Guidance* o que se deseja é o assessoramento ao TM, haja vista a existência de alguma ameaça à navegação; dessa forma, pretende-se contribuir para a preservação da segurança dos navios próprios, aliados e neutros de interesse. Nessa situação, faz-se necessário que algumas medidas sejam adotadas, as quais dependerão do tipo da ameaça que se configure.

Em *Supervision* considera-se a situação de conflito (guerra declarada). Semelhante ao CNTM/P depende de decisão de nível político. O CNTM Supervisão produz várias conseqüências em diversos aspectos de interesse

de um Estado. Nessa situação, a prioridade está na segurança dos navios consignados de forma compulsória; contudo, não se deve esquecer dos navios consignados voluntariamente, garantindo-se, assim, a continuidade do comércio marítimo e a logística nacional. As “cargas vitais” para o esforço bélico e setores-chaves da economia têm, obviamente, a maior prioridade.

Percebe-se que há um processamento, em nível operacional, mais flexível. Para se obter uma visão esquemática e simplificada desse processamento NCAGS pode-se observar a figura 1 em anexo.

AS NOVAS AMEAÇAS

A nova doutrina identifica novas ameaças, algumas nem tão novas assim, mas que configuram aquelas de maior probabilidade de ocorrência na atual conjuntura internacional. São elas:

- Pirataria;
- Terrorismo; e
- Poluição ambiental.

Todas essas ameaças são muito emblemáticas para os dias atuais, principalmente para os países da OTAN, núcleo de surgimento dessa nova doutrina e alvos prioritários do terrorismo internacional.

A pirataria é uma ameaça que interfere com o TM desde a antiguidade. Essa ameaça já foi considerada extinta, mas vem ressurgido com muita força na atualidade. O problema da pirataria é tão importante que a Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (Jamaica 1982) tem um tratamento específico para o assunto obrigando todas as Marinhas de Estados signatários a combatê-la.

O terrorismo é o foco da atualidade para os Estados Unidos da América e seus aliados mais próximos. Essa preocupação gerou uma série de exigências envolvendo a todos que comercializam com aqueles países e fez surgir o ISPS-Code (*International Ship And Port Facility Code*).³ Os países fora da OTAN também se preocupam com essa ameaça em particular, mesmo que em grau de prioridade mais baixa. Na realidade, não se deve esquecer que um navio pode ser um vetor de transporte de agentes terroristas e seus artefatos, como por exemplo minas. Além disso, o navio por si só pode ser empregado como uma arma, no caso de estar transportando explosivos de alto poder de destruição.

A poluição ambiental é uma ameaça a ser evitada em qualquer situação desde a situação de normalidade política, e nenhum Estado está livre de ser vítima de um desastre ambiental, acidental ou não.

³ ISPS-Code: representa um conjunto de normas de certificação de segurança de operação dos portos e navios. A idéia é permitir o fluxo de cargas somente entre aqueles portos certificados reduzindo o risco da ameaça terrorista.

Uma especial atenção deve ser dada às minas como arma que apresenta grande possibilidade de utilização pela nova ameaça terrorista. As minas representam uma ameaça permanente por serem de emprego simples e barato. Não se deve esquecer que a utilização de minas pode, também, ser classificada como uma operação de guerra convencional, prevista na Doutrina Básica da Marinha (DBM): “Operações de Minagem e Contramedidas de Minagem”.

O SISTEMA DE COMBOIOS

Uma vez que as novas ameaças tornaram-se o foco de preocupações e, a agilidade e flexibilidade são as principais armas para combatê-las, surge uma nova discussão: abandonar ou não o Sistema de Comboios?

Dentro da OTAN essa discussão está tendendo para o abandono do Sistema de Comboios, a exceção da Alemanha que advoga a necessidade de manutenção do sistema.

Essa discussão não é novidade na história; o grande pensador da Guerra no Mar, Julian Stattford Corbett, pelas mesmas razões de hoje, acreditava que as interferências provocadas pelo Sistema de Comboios atrapalhariam mais do que propriamente contribuiriam para a segurança do tráfego marítimo.

Para Corbett, as altas velocidades dos navios a vapor, a invenção do telégrafo sem fio, o desaparecimento dos corsários, entre outras modificações do quadro marítimo daquela época, permitiriam uma navegação mercante independente mais eficiente. Mesmo havendo perdas, essas seriam menos importantes do que a eficiência atingida com o abandono do Sistema de Comboios. A história demonstrou que Corbett, nesse aspecto, estava equivocado.

Esse equívoco da análise de Corbett foi logo comprovado pela Primeira Grande Guerra. Corbett não havia considerado adequadamente as possibilidades do submarino e a possibilidade de um Estado decidir pela autorização de uma campanha submarina irrestrita, assumindo as conseqüências políticas dessa decisão.

A hesitação do Reino Unido em estabelecer o Sistema Comboios logo ao início da Primeira Grande Guerra, cobrou um preço muito caro em vidas e em tonelagem de navios afundados.

Essa discussão está aberta e realmente não pode ser considerada encerrada, mas, ao se estudar o assunto, deve-se levar em consideração a nova conjuntura do comércio marítimo internacional, suas exigências e necessidades, sem contudo esquecer-se de lições já experimentadas no passado. Parece sábio evoluir com o pensamento e as formas de emprego do Sistema de Comboios, mas não se deve abandonar essa ferramenta de resultados testados e aprovados.

A DOCTRINA ADOTADA PELA AMAS

A AMAS surgiu como uma decorrência do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR⁴) que estabeleceu quatro áreas marítimas no entorno do continente americano para a execução do controle interamericano do tráfego marítimo: Área Marítima do Atlântico Norte (AMAN), Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), Área Marítima do Pacífico Norte (AMPAN) e Área Marítima do Pacífico Sul (AMPAS), conforme apresentado na figura 2 em anexo. Hoje, a AMAS é a única a atuar de forma efetiva, fruto da integração entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

O Brasil, juntamente com os demais países da AMAS (Argentina Uruguai e Paraguai), reuniram-se na semana de 17 a 21 de abril de 2006 para discutir a adoção de uma nova doutrina.

Como resultado dos entendimentos, o Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS) adotou uma postura que pode ser considerada por alguns “Conservadora”, para outros “Cautelosa”, mas talvez o termo que melhor defina essa posição seja “Híbrida”. Na verdade, houve o reconhecimento da necessidade de evoluir e se modernizar, principalmente adequando-se às exigências de agilidade e flexibilidade da atual conjuntura internacional, mas sem abandonar procedimentos clássicos consagrados e devidamente aprovados contra as ameaças convencionais.

O abandono de conhecimentos complexos como a estrutura e organização de um Sistema de Comboios pode custar caro, como custou para o Reino Unido no início da Primeira Grande Guerra.

A nova doutrina da AMAS empregará os novos conceitos de tipos de CNTM, enfatizará a cooperação para a realização dessa atividade, atribuirá flexibilidade ao processo, mas manterá o emprego do Sistema MERCO e o Sistema de Comboios. Fica mantida também a estrutura da ORGACONTRAM e suas autoridades.

No que se refere a agilidade e flexibilidade pode-se destacar dois aspectos:

- a classificação dos tipos de CNTM passa a ser semelhante a da OTAN:
 - Cooperação (CNTM/C – com as mesmas características da *Co-operation*);
 - Orientação (CNTM/O – com as mesmas características da *Guidance*); e
 - Supervisão (CNTM/S – com as mesmas características da *Supervision*).
- adoção de Pontos de Comunicação.
- estabelecimento de uma ARTM não dependerá mais de uma decisão do CSAM, mas poderá ser estabelecida por determinação de um

⁴ TIAR: Dentro do contexto da Guerra Fria, foi uma forma de estabelecer uma aliança defensiva nas Américas sob a liderança e apoio dos Estados Unidos da América.

ACO dentro de sua área de responsabilidade. Isso tornará o processo de evolução do controle mais flexível e sensível à rapidez das mudanças de situação de uma crise.

- O emprego de comboios, apesar de mantido, será utilizado em situações muito específicas.

O CNTM é uma atividade em constante processo de evolução. A consolidação desses novos conceitos e o aprimoramento na execução das atividades de CNTM, dentro da AMAS, serão obtidos no decorrer dos anos por meio da experiência adquirida nos exercícios realizados e intercâmbios com outros países fora da AMAS. Com isso, o CAMAS poderá reavaliar os conceitos e procedimentos adotados, introduzindo os ajustes necessários para se obter a melhor forma de execução do CNTM.

CONCLUSÃO

Parece sábio evoluir de forma consciente, dando um passo de cada vez. O CAMAS assumiu uma postura híbrida para garantir que seus interesses sejam respeitados, sem deixar de reconhecer a necessidade de mudar e se adaptar.

As novas ameaças são uma realidade inexorável e medidas necessárias devem ser adotadas para que se possa enfrentá-las adequadamente, mas não se pode descartar as ameaças convencionais, essas com seus resultados nocivos já comprovados pela história.

A discussão quanto a validade do Sistema de Comboios, na atualidade, ainda encontra-se em aberto. Ao se estudar o assunto, deve-se levar em conta a nova conjuntura do comércio marítimo internacional, suas exigências e necessidades; sem contudo, esquecer-se de lições já experimentadas no passado. Parece sábio evoluir com o pensamento e as formas de emprego do Sistema de Comboios, mas não se deve abandonar essa ferramenta de resultados testados e aprovados.

A continuidade da evolução é fator primordial para não ser deixado para trás e ser esquecido pela história. O CNTM é uma atividade em contínuo processo de evolução. Adquirir experiência por meio dos exercícios e observações permitirá a inserção de novos ajustes e a constante melhoria do processo, e contribuirá para a segurança do TM, vital para o desenvolvimento do Brasil e seus aliados.

REFERÊNCIAS

1. BRASIL. Egn-304 A. **Guia de Estudos de Estratégia**. Rio de Janeiro, 2003.
2. FONTENELLE, Alexandre Schmitt Dyott. **Controle Naval do Tráfego Marítimo para Oficiais**. Rio de Janeiro: [s.n.]. 2006. CNTM, Curso Expedido de Controle Naval do Tráfego Marítimo para Oficiais em abril de 2006.
3. SOARES, Vanley Monteiro. Controle Naval do Tráfego Marítimo: Uma Doutrina em Constante Evolução. **Revista Passadiço**, Rio e Janeiro, ed. 25, p 22-26, 2005.

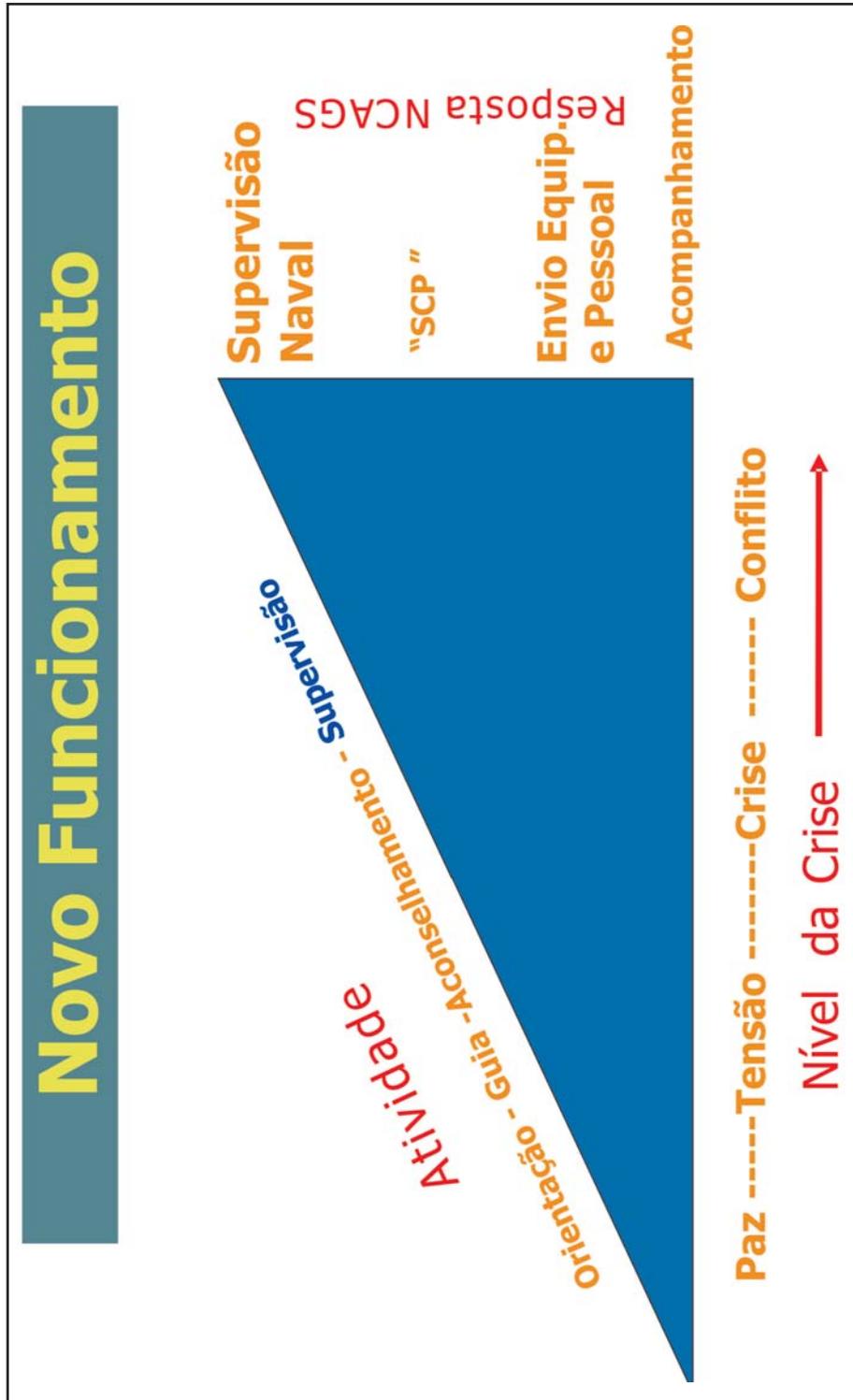


Figura-1

FIGURA ILUSTRATIVA – ÁREAS MARÍTIMAS DO TIAR

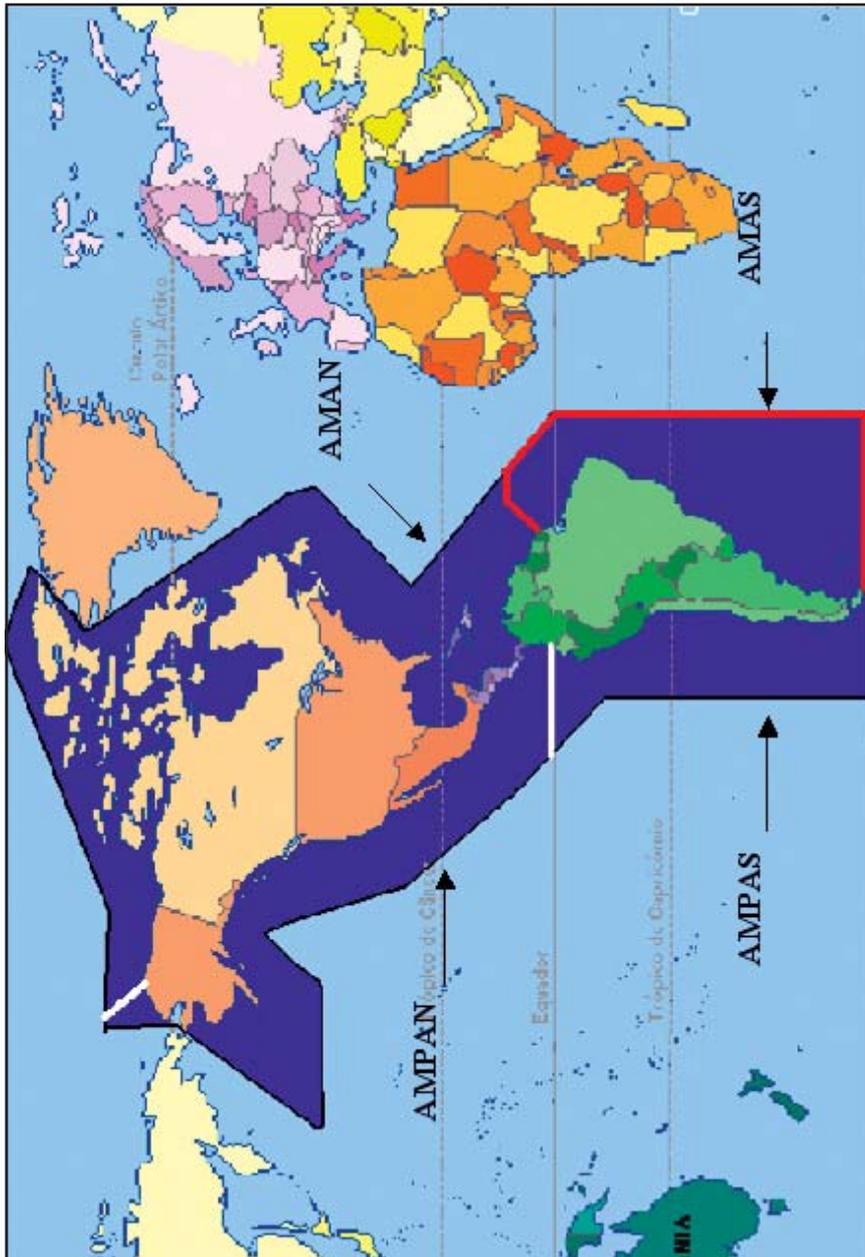


Figura-2