

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL

(2011/2012)



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

**DESAFIOS PARA A MARINHA DO BRASIL DECORRENTES
DO AUMENTO DA RELEVÂNCIA GEOESTRATÉGICA DO
ATLÂNTICO SUL**

DOCUMENTO DE TRABALHO

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOUTRINA OFICIAL DA MARINHA DO BRASIL.

Wladmilson Borges de Aguiar
Capitão-de-mar-e-guerra (Brasil)



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**DESAFIOS PARA A MARINHA DO BRASIL
DECORRENTES DO AUMENTO DA RELEVÂNCIA
GEOESTRÁTÉGICA DO ATLÂNTICO SUL**

Wladmilson Borges de Aguiar
Capitão-de-mar-e-guerra (Brasil)

Trabalho de Investigação Individual do Curso de Promoção a Oficial General

“Versão provisória”

Lisboa, IESM, 27 de Abril de 2012



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**DESAFIOS PARA A MARINHA DO BRASIL
DECORRENTES DO AUMENTO DA RELEVÂNCIA
GEOSTRATÉGICA DO ATLÂNTICO SUL**

Wladmilson Borges de Aguiar
Capitão-de-mar-e-guerra (Brasil)

Trabalho de Investigação Individual do Curso de Promoção a Oficial General

Orientador: CMG M Vladimiro Neves Coelho

Lisboa, IESM, 27 de Abril de 2012



AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer à minha família, Natália, Thaís e Luísa, pelo apoio permanente, estímulo e compreensão.

A amiga Maria Expedita, colaboradora incansável, por seu apreço e dedicação.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Vladimiro Neves Coelho, meu Orientador, pelas sugestões e revisões sempre amigas, ponderadas e coerentes.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Raimundo Medeiros Filho, amigo quase irmão, pelas orientações, indicação de bibliografia e disponibilidade permanente.

Aos companheiros do CPOG, pela troca de ideias, esclarecimentos nos diversos assuntos referentes ao trabalho, paciência e camaradagem com os meus questionamentos.

Aos meus pais, que mesmo estando distante, torcem por mim e me incentivam sempre com uma palavra amiga.

Muito Obrigado.



ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	i
ÍNDICE	ii
RESUMO	iv
ABSTRACT	v
PALAVRAS-CHAVE.....	vi
KEYWORDS	vi
LISTA DE ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS.....	vii
Introdução	1
a. Justificação da atribuição do tema.....	1
b. Enunciado, contexto e base conceptual	1
c. Objecto do Estudo e sua delimitação.....	2
d. Objectivos da Investigação	3
e. Questão Central e Questões Derivadas.....	3
f. Metodologia, percurso e instrumentos.	4
g. Organização e conteúdo.....	4
1. A importância do mar para o Brasil.....	6
a. Evolução histórica	6
b. A Maritimidade Brasileira	7
c. Mentalidade Marítima do povo brasileiro	8
d. Síntese Conclusiva.....	14
2. A relevância geoestratégica do AS e os países intervenientes.....	16
a. A importância geoestratégica do Brasil no AS.....	17
b. A produção de petróleo e gás natural do Brasil.....	20
c. O petróleo e a nova dimensão estratégica do AS	22
d. A importância do transporte marítimo no AS	26
e. Os países intervenientes no AS	27
f. Síntese Conclusiva.....	35
3. A MB e os desafios decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do AS	36
a. Missão e visão de futuro da Marinha.....	36
b. A situação atual da MB	36
c. Iniciativas governamentais e da MB	38



d. Metas alcançadas recentemente pela MB	40
e. Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB)	42
f. Programa de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER).....	44
g. O maior desafio da MB	44
h. Síntese Conclusiva.....	48
4. Conclusões	49
BIBLIOGRAFIA	52
ÍNDICE DE APÊNDICES	
Apêndice 1 – Glossário de Conceitos	54
Apêndice 2 – Matriz de Validação	55
ÍNDICE DE APENSOS	
Apenso 1 – Resultados de pesquisa de opinião pública sobre o mar, realizada no Brasil.....	56



RESUMO

Este trabalho de investigação, desenvolvido de acordo com o método hipotético dedutivo, procura analisar o crescimento da importância geoestratégica do Atlântico Sul e os novos desafios e responsabilidades que se apresentam para a Marinha do Brasil.

O estudo foi iniciado com a apresentação dos principais eventos históricos ligados à importância do mar para o Brasil e, a seguir, com a análise dos diversos fatores que contribuíram para a formação da mentalidade marítima do povo brasileiro e que perduram até os dias de hoje.

O Atlântico Sul, ao longo dos anos, esteve distante dos principais centros de tensão do mundo e é reconhecido internacionalmente como área relativamente pacífica. Entretanto, a sua importância começa a despontar no cenário mundial, fruto de alterações de paradigmas políticos e económicos, e com isto, países importantes do mundo começaram a voltar os seus olhos para a região, atribuindo a ela uma nova relevância geoestratégica.

Nesse sentido, este trabalho pretende demonstrar a importância do Brasil no Atlântico Sul e analisar os fatores que contribuíram para a alteração da sua importância geoestratégica. Na sequência, procura distinguir os interesses dos principais países intervenientes na região, principalmente os relacionados com as grandes reservas de petróleo da plataforma continental brasileira e africana.

Diante do desafio de proteger os interesses do Brasil, o governo brasileiro lançou, em 2008, uma nova Estratégia Nacional de Defesa, que estabeleceu diretrizes estruturantes para as Forças Armadas do Brasil, para médio e longo prazo, em consonância com a nova importância geoestratégica do Atlântico Sul. Este trabalho procura, ainda, apresentar e analisar as medidas que o governo brasileiro e em especial a Marinha do Brasil estão desenvolvendo para aumentar a capacidade do Poder Naval Brasileiro, em virtude dessa nova dimensão geoestratégica.

O programa da Marinha do Brasil é ambicioso e prevê pessoal e meios necessários para a Força fazer frente aos novos desafios que se apresentam em função do aumento da relevância geoestratégica do Atlântico Sul e, se atendido na sua integridade, certamente preencherá o perigoso vazio de poder existente na região.



ABSTRACT

This research, developed in accordance with the hypothetical deductive method, seeks to analyze the growth of the geostrategic importance of the South Atlantic and the new challenges and responsibilities that are presented to the Brazilian Navy.

The study started with the presentation of the impact of the sea on the history of Brazil, followed by the analysis of the several factors that contributed to the development of the maritime mentality of the Brazilian people, which still exists today.

Over the years, the South Atlantic was far from the main centers of tension in the world and is internationally recognized as a relatively peaceful area. However, its importance is beginning to emerge on the world stage as a result of changes in political and economic paradigms. This has led important countries of the world to turn their attention to the region, giving it a new geostrategic importance.

Thus, this paper intends to demonstrate the importance of Brazil in the South Atlantic and analyze the factors that contributed to the change of its geostrategic importance. Subsequently, it attempts to distinguish the interests of the main countries involved in the region, especially those related to the large oil reserves in the African and Brazilian continental shelf.

Faced with the challenge of protecting the interests of Brazil, the Brazilian government launched in 2008 a new National Defense Strategy, which established guidelines for structuring the armed forces of Brazil, in the medium and long term, in line with the new geostrategic importance of the South Atlantic. This paper also seeks to present and analyze the measures that the Brazilian government and in particular the Brazilian Navy are developing, to increase the capacity of the Brazilian Naval Power, in virtue of this new geostrategic dimension.

The program of the Brazilian Navy is ambitious and foresees the provision of staff and facilities for the Force to face the new challenges that arise from the increase of the geostrategic importance of the South Atlantic. If the program is carried out in its entirety, it will be sure to fill the dangerous vacuum of power that exists in the region.



PALAVRAS-CHAVE

Atlântico Sul
Desafios
Importância Geoestratégica
Marinha do Brasil
Mentalidade Marítima
Orçamento
Petróleo

KEYWORDS

South Atlantic
Challenges
Geostrategic importance
Brazilian Navy
Maritime mentality
Budget
Oil



LISTA DE ACRÔNIMOS E ABREVIATURAS

ANP	Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Brasil)
ANEMAR	Anuário Estatístico da Marinha (Brasil)
AS	Atlântico Sul
BOE	Barril de Óleo Equivalente
CEMA	Chefe do Estado-Maior da Armada
CFN	Corpo de Fuzileiros Navais (Brasil)
CGCFN	Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental (ONU)
CM	Comandante da Marinha
CNIO	Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CON	Comando de Operações Navais
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
DCNS	<i>Direction des Constructions Navales et Services</i>
DGMM	Diretoria Geral do Material da Marinha
DGN	Diretoria Geral de Navegação
DGPM	Diretoria Geral do Pessoal da Marinha
EISA	Estaleiro Ilha S/A
END	Estratégia Nacional de Defesa (Brasil)
EPE	Empresa de Pesquisa Energética
EUA	Estados Unidos da América
FA	Forças Armadas
IBAS	Índia/Brasil/África do Sul
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa (Brasil)
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
NAe	Navio Aeródromo



NPa	Navio-Patrolha
NPaOc	Navio-Patrolha Oceânico
NDD	Navio Desembarque e Doca
OM	Organizações Militares
ONU	Organização das Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PAED	Plano de Articulação e Equipamento da Defesa
PAEMB	Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil
PC	Plataforma Continental
PDN	Política de Defesa Nacional (Brasil)
PIB	Produto Interno Bruto
PROMAR	Programa de Mentalidade Marítima
PROSUB	Programa de Desenvolvimento de Submarinos
PROSUPER	Programa de Obtenção de Meios de Superfície
QC	Questão Central
QD	Questão Derivada
SADC	Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral
SGM	Secretaria-geral da Marinha
SIPRI	<i>Stockholm International Peace Research Institute</i>
SisGAAz	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
TII	Trabalho de Investigação Individual
UNASUL	União de Nações Sul-Americanas
ZEE	Zona Económica Exclusiva



“O Brasil é pois um país caracterizadamente marítimo e não apenas por isso, mas também por razões profundas de sua cultura, é um país inequivocamente ocidental. Isso significa que o Brasil não poderia, mesmo que quisesse, alhear-se dos problemas políticos e estratégicos, de segurança e defesa, no Atlântico Sul, (...) sob pena de arriscar a sua própria sobrevivência e identidade nacional.”

Vice-Almirante Fernando Coelho da Fonseca¹

Introdução

a. Justificação da atribuição do tema

Desafios para a Marinha do Brasil (MB) decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do Atlântico Sul (AS) é um tema inequivocamente relevante, pois trata de um assunto de interesse para a Nação brasileira, principalmente porque a cada dia mais brasileiros passam a ter as suas atividades e fontes de recursos ligadas ao mar. Não obstante, boa parte da população brasileira desconhece o potencial económico da plataforma continental (PC) do Brasil e as implicações geoestratégicas decorrentes. Este, aliás, é outro motivo para se escrever sobre o tema e contribuir para o esforço que a MB vem desenvolvendo de conscientizar o povo brasileiro e a classe política da importância do mar para o Brasil.

O estudo sobre a relevância geoestratégica do AS invariavelmente conduzirá a abordagem dos aspectos militares envolvidos, diante dos quais a MB tem um papel preponderante. Neste sentido, a Marinha já tem planos definidos em vigor, tendo em vista a importância que o assunto merece e busca o apoio necessário para a sua implementação. É clara a necessidade do País estar preparado para empregar o Poder Naval de forma equilibrada, tanto em termos materiais, quanto humanos, de forma a proteger e defender os interesses do Brasil em seu mar territorial, zona económica exclusiva (ZEE) e PC².

b. Enunciado, contexto e base conceptual

No tema em questão, conforme anteriormente descrito: **“Desafios para a Marinha do Brasil decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do Atlântico Sul”**, pode-se destacar o ator principal, o cenário e o problema, respectivamente a MB, o AS e os desafios decorrentes do aumento da relevância geoestratégica.

Nesse contexto, procura-se identificar outros atores presentes no cenário do AS, caracterizando e particularizando o interesse de cada um deles; questionar se já houve ou

¹ (Atlântico Norte e Atlântico Sul - Geopolítica e Estratégia, 1989)

² Glossário de conceitos de apoio consta do Apêndice 1.



virá a haver no curto prazo o aumento da relevância geoestratégica do AS e, caso afirmativo, identificar as possíveis causas e por fim, apresentar as providências que a MB já vem desenvolvendo sobre o tema em questão, destacando as principais dificuldades e vulnerabilidades (desafios), com ênfase em uma perspectiva econômica e estratégica.

Existem vários trabalhos publicados sobre a importância estratégica do AS, bem como sobre o conceito de “Amazônia Azul” e a relevância do mar para a economia do Brasil, além de outros a respeito do papel da MB na sociedade.

No entanto, são menos frequentes os trabalhos orientados para a relação entre o papel da MB e os novos desafios que se apresentam, decorrentes das recentes descobertas de consideráveis reservas de petróleo na PC brasileira, associadas à crescente importância geoestratégica do AS. Esta abordagem constitui o foco deste estudo.

c. Objecto do Estudo e sua delimitação

O TII a ser desenvolvido terá como Objecto de Estudo a identificação e apresentação de contributos para os principais desafios que a MB terá que suplantare, decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do AS.

O estudo consistirá na análise dos seguintes aspectos, como forma de delimitação de abordagem. Inicialmente se pretende chamar a atenção do leitor para a relevância e adequabilidade do tema, fazendo uma retrospectiva histórica, dos principais eventos relacionados à importância do mar para o Brasil, desde a época do descobrimento.

A seguir, serão apresentados os principais interesses econômicos existentes no AS, com destaque para as reservas de petróleo existentes na PC brasileira e para a importância do mar como via de entrada/escoamento para as importações e exportações brasileiras, bem como passagem para o tráfego marítimo mundial.

Posteriormente será realizada uma breve análise dos interesses estratégicos de outros países intervenientes no AS que, de alguma forma, tenham a possibilidade de se transformar em pontos de litígio ou mesmo em crise político-estratégica na região. O resultado dessa análise será confrontado com a missão da MB, com foco na salvaguarda dos interesses da nação brasileira no mar territorial, ZEE e PC.

Com a confrontação de interesses, decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do AS, será possível identificar os principais desafios que a MB terá que suplantare.



Em função dos novos desafios identificados, será feita uma análise das medidas que a MB vem tomando em relação ao assunto em tela e sobre as principais vulnerabilidades existentes.

Por fim será apresentada uma conclusão, ao que se seguirão sugestões e recomendações resultantes e sustentadas pelo trabalho, materializadas em propostas que aporem valor acrescentado ao tema proposto.

d. Objectivos da Investigação

O objectivo principal da investigação visa contribuir para a identificação dos novos desafios que a MB terá de suplantar, decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do AS.

e. Questão Central e Questões Derivadas

Decorrente do tema e enquadrada pela exposição que precede, a investigação passa pela resposta à seguinte questão central (QC):

Quais são os novos desafios que a MB terá que suplantar decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do AS?

Da questão central acima descrita, foram deduzidas as questões derivadas (QD) abaixo:

QD 1 – O povo brasileiro tem consciência da importância do mar para os desígnios nacionais?

QD 2 – Quais os principais interesses estratégicos de outros países intervenientes no AS?

QD 3 – Como deverá a MB fazer frente aos novos desafios decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do AS?

Para responder a estas questões derivadas, foram colocadas as seguintes hipóteses:

Hipótese 1: A nação brasileira, de um modo geral, não tem na medida certa consciência da importância do mar para o Brasil.

Hipótese 2: Nos últimos anos houve aumento significativo da relevância geoestratégica do AS, e países que aparentemente tinham um posicionamento estratégico neutral sobre o AS, mudaram de posição e passaram a acompanhar a região com um renovado interesse estratégico.

Hipótese 3: A MB necessita evoluir para se tornar uma Força moderna, equilibrada e balanceada, e dispor de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais compatíveis com a inserção político-estratégica do Brasil no cenário internacional, e assim estar preparada



para fazer face aos novos desafios decorrentes do aumento da importância geoestratégica do AS.

f. Metodologia, percurso e instrumentos.

(1) Metodologia

A metodologia a seguir estará de acordo com a Metodologia de Investigação Científica, descrita na NEP nº DE 218, de 15 de Setembro de 2011 do IESM.

(2) Percurso metodológico

A partir da questão central e das questões derivadas, pretende-se realizar uma profunda pesquisa na documentação relacionada com o assunto, que será complementada com recolha de opiniões de peritos na matéria. Todo esse material, após estudo e análise, será processado, dele se destacando os pontos mais importantes. Esta metodologia viabilizará uma análise consistente do problema, possibilitando a construção de um arcabouço de ideias e conclusões próprias.

Por fim e de acordo com o objectivo da investigação, serão apresentadas conclusões, que, através da validação das hipóteses, confirmarão as questões derivadas, consolidando a resposta à questão central.

(3) Instrumentos Metodológicos

O método adotado será o método hipotético dedutivo, onde se pretende chegar a conclusões construídas por meio de raciocínio lógico. Inicialmente será feita a coleta de dados que estabelecerão as premissas para o desenvolvimento do tema. Será dado enfoque à MB, no desenvolvimento da pesquisa que ora se propõe, utilizando como referências livros, artigos seleccionados em revistas especializadas e entrevistas com estudiosos do assunto.

g. Organização e conteúdo

Após a introdução, o primeiro capítulo estabelecerá o ponto de partida para o desenvolvimento do estudo, ao apresentar uma breve conceituação histórica da importância do mar para o Brasil, procurando-se em seguida contextualizar a mentalidade marítima do povo brasileiro.

No segundo capítulo será apresentada a evolução da importância geoestratégica do AS e os principais fatores que contribuíram para que esse processo acontecesse. Será verificada também a importância geoestratégica do Brasil na região, com ênfase na



produção de petróleo da PC brasileira. Ao final do capítulo será apresentada uma breve síntese dos interesses dos principais países intervenientes no AS.

O terceiro capítulo abordará os desafios que a MB terá de enfrentar decorrentes da nova dimensão estratégica do AS, mostrando a atual capacidade da MB, os programas em curso e a perspectivas futuras da Força, para poder suplantar da melhor maneira possível esses novos desafios.

Finalmente serão apresentadas as conclusões resultantes de forma a dar ao leitor uma ideia geral do trabalho, mostrando como ele foi encaminhado e os resultados alcançados, validando ou não as hipóteses apresentadas e respondendo a questão central.



1. A importância do mar para o Brasil

O mar sempre teve fundamental importância para os países, tanto no desenvolvimento, quanto na manutenção da sobrevivência e projecção de poder dos estados. Desde o descobrimento do Brasil, o mar tem sido via de transporte e fonte de recursos económicos para o desenvolvimento do país. A importância do mar pode ser vista nas suas diversas fontes de energia, como a das marés, de gradiente térmico, de ondas ou pelos seus depósitos de ricos minerais, presentes no nódulos polimetálicos, entre eles ferro, manganês, níquel, cobre, cobalto e até ouro e pelas expressivas reservas de petróleo descobertas na PC do Brasil.

Nos últimos dez anos o Brasil tem despertado o seu interesse para o uso pacífico do mar, para a utilização de novas rotas marítimas e para o crescimento económico. Esta nova consciência faz com que o mar tenha a cada dia uma importância maior para o povo brasileiro.

a. Evolução histórica

A importância do mar para o Brasil nos conduz a fatos históricos que foram fundamentais para a formação e existência da nação brasileira.

Em 9 de Março de 1500, parte de Lisboa a esquadra portuguesa, comandada por Pedro Álvares Cabral, que acabou por descobrir, em 22 de Abril de 1500, as terras de Vera Cruz, hoje Brasil.

Na sequência foi iniciada a colonização do Brasil, com a ocupação do litoral e a implantação das Capitanias Hereditárias. Posteriormente, o processo de colonização foi alterado com a criação dos governos-gerais, sendo Tomé de Souza nomeado o primeiro governador. Durante o governo de Mem de Sá ocorre a expulsão dos franceses, que haviam ocupado o Maranhão e o Rio de Janeiro. Na mesma época, Estácio de Sá, sobrinho do governador, funda a cidade do Rio de Janeiro, futura capital da colónia.

Em 1808 ocorre a transferência da Corte portuguesa para o Brasil, em função da invasão de Napoleão ao território de Portugal. Neste período ocorreu grande desenvolvimento na colónia, devido principalmente aos investimentos de Dom João VI. No entanto este período foi curto, pois o fim da monarquia absolutista obrigou o rei D. João VI a voltar para Portugal, deixando no Brasil D. Pedro I, que em 7 de Setembro de 1822 proclamou a independência do Brasil.



A seguir seguiram-se as lutas para a consolidação da Independência, onde mais uma vez o mar teve papel de relevada importância, sendo a via principal para o transporte das tropas, munições e mantimentos para as tropas nacionalistas.

Por fim cabe comentar a última grande guerra na América do Sul em que o Brasil participou intensamente, a chamada Guerra do Paraguai de 1864, que teve início a partir da ambição de Francisco Solano Lopes, ditador paraguaio, que pretendia alargar o território paraguaio e estabelecer uma saída para o Oceano Atlântico, através dos rios da Bacia do Prata. O conflito foi iniciado com a criação de vários obstáculos impostos às embarcações brasileiras que se dirigiam a Mato Grosso através do rio Paraguai e que passavam em frente a Assunção, capital do Paraguai.

Aqui também o mar teve vital importância, pois permitiu que navios da Armada Brasileira vindos do Rio de Janeiro entrassem pela foz do Rio da Prata e alcançassem a área do conflito. Ocorre então a batalha naval do Riachuelo, considerada decisiva, pois desmantela a Armada Paraguaia. Após a vitória em Riachuelo, a Armada brasileira passa a dominar os rios da área em conflito e sua presença corta paulatinamente a linha logística inimiga, que era basicamente feita pelos rios Paraguai e Paraná, sufocando o exército de Solano Lopes.

b. A Maritimidade Brasileira

A divisão entre Portugal e Espanha da porção de terra conhecida de além-mar, pelo Tratado de Tordesilhas de 1494, teve grande influência na formação dos estados na América do Sul. A maritimidade brasileira tem origem logo após o descobrimento. O Brasil era nos primórdios fornecedor de produtos primários à metrópole. Com isso a sua ocupação ocorre prioritariamente no litoral, influencia que é até hoje sentida na distribuição da população brasileira, onde as cidades mais populosas estão próximas ao Atlântico.

No início o Brasil estava fracamente povoado, e continha núcleos populacionais concentrados ao longo do litoral e apesar do declínio da metrópole na Europa, o Brasil teve a capacidade de defender o seu território e de até expandi-lo em direção ao Oeste, fator preponderante ao desenvolvimento da nacionalidade e o estabelecimento das fronteiras terrestres. Embora esse sentido de nacionalidade tenha impulsionado a ocupação da enorme faixa costeira, medida necessária para a preservação da unidade territorial, com o passar do tempo, os bandeirantes abrem caminhos para o interior do continente, incorporando ao território brasileiro a Amazônia e o Planalto Central.



Esse processo de colonização do interior do Brasil ocorre até os dias de hoje, onde parte da população brasileira migra da faixa litorânea para o centro e oeste do país e retira de certa forma a atenção em relação ao litoral, onde teve a sua origem. Há quem diga inclusive que o Brasil, apesar de ser um país litorâneo, na verdade está de costas para o mar. Este assunto será discutido posteriormente quando abordarmos a Mentalidade Marítima do povo brasileiro.

Cabe aqui a citação do Patriarca da Independência, José Bonifácio de Andrada e Silva, um dos primeiros brasileiros a ter consciência de nossa maritimidade: *“O Brasil é potência transatlântica, nada tem a deslindar com a Europa e não necessita de estrangeiros; êstes, ao contrário precisam muito do Brasil. Que venham, pois, todos aqui comerciar; nada mais; porém em pé de perfeita igualdade, sem outra proteção, além do direito das gentes...”* (Rodrigues, 1966).

Ao se analisar os fatores que contribuem para a maritimidade de um país, observamos que o Brasil possui uma imensa fronteira marítima e tem a sua faixa litorânea fortemente povoada, notadamente nos estados do sul, sudeste e nordeste do Brasil.

A sua posição geográfica e estratégica é equidistante dos centros mundiais de decisão, está dotado de portos de águas profundas, que podem ser usados como ponte para a África Austral e costa oeste da América do Sul. A sua inserção entre os grandes produtores mundiais de matérias-primas e cereais, especialmente minerais e grãos, com futuro promissor na área econômica ligada ao petróleo e derivados, evidencia a necessidade de aumentar a capacidade dos portos e terminais, bem como da frota mercante nacional.

c. Mentalidade Marítima do povo brasileiro

Antes de abordarmos o assunto, convém definir o conceito de mentalidade marítima. De acordo com o Programa de Mentalidade Marítima (PROMAR) da MB: *“é a convicção ou crença, individual ou coletiva, da importância do mar para a nação brasileira e o desenvolvimento de hábitos, atitudes, comportamentos ou vontade de agir, no sentido de utilizar, de forma sustentável, as potencialidades do mar”*(promar, 2012).

Ao estudar a história do Brasil, percebemos que o país nasceu com vocação marítima, principalmente por ter sido descoberto e colonizado por Portugal, uma nação predominantemente marítima e também por ter sofrido suas primeiras invasões pelo mar. Entretanto, ao longo dos anos, ocorre uma degradação de mentalidade marítima, devido a



diversos fatores, que serão explicados a seguir, notando-se inicialmente as contribuições humanas durante a formação do Brasil, que favoreceram a continentalidade.

O índio, que já estava fixado no território brasileiro quando Cabral chegou, estava muito atrasado em termos de civilização, e sua vida era dedicada à sobrevivência, onde as atividades de caça e pesca artesanal eram desenvolvidas; a ocupação de determinado espaço territorial era pois necessária ao desenvolvimento destas atividades, o que acabou por favorecer a mentalidade continental durante um longo período da história brasileira.

O colonizador português que desembarcou no Brasil tinha a missão de consolidar a posse da terra, abundante de riquezas vegetais e minerais, para a Coroa Portuguesa e ao mesmo tempo de defendê-la do assédio de potências europeias. Apesar do povo português ter uma grande mentalidade marítima, os que permaneceram no Brasil tiveram esse sentimento de certa forma enfraquecido, devido às atividades desempenhadas na colônia.

A parcela escrava, oriunda da África para servir os colonizadores em suas fazendas, tinha origem predominantemente terrestre, estando num estágio de civilização próximo aos índios, ditado pelo paradigma da sobrevivência e ocupação da terra. Viviam em condições de extrema submissão e não possuíam qualquer noção de projeção marítima.

Após a instalação do Governo-geral, o interesse económico impulsiona a penetração no continente, na direcção Norte e Oeste. Esta entrada é facilitada pelas bacias hidrográficas, notadamente a do rio Amazonas. Com isso são estabelecidas novas fronteiras, cada vez mais para o interior do continente, sendo criado um cinturão de fortes para a sua defesa, fixando parte das populações naquelas localidades, que posteriormente serão núcleos de novas cidades.

Atualmente, 80% da população do Brasil vive a menos de 200 km do litoral, dado que por si só parece revelar uma grande atração dos brasileiros para o mar. Porém, poucos conhecem os direitos e deveres que o Brasil tem sobre o mar, bem como o seu valor estratégico e económico. Esta falta de conhecimento parece estar na escassez de políticas voltadas para o desenvolvimento da mentalidade marítima do povo brasileiro.

Estas afirmações são evidenciadas na pesquisa constante do Apenso 1, que foi realizada no Brasil em 1997 e repetida com as mesmas questões em 2011 pela Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos (CNIO), que aborda vários setores de interesse ligados ao mar, considerando, também, a poluição marinha e o Direito do Mar. A referida pesquisa consta no livro *“O Brasil e o mar no século XXI – Relatório aos Tomadores de Decisão do País”* (Oceanos, 2008) e para a sua consecução foi elaborado um questionário de Opinião Pública com 44 perguntas. Este questionário foi aplicado a 4.130 adultos,



moradores de 111 cidades do litoral e do interior, espalhados por 18 estados brasileiros. As entrevistas foram distribuídas por idade, classe econômica, sexo, posição familiar, tamanho e localização geográfica da cidade.

Como já comentado, estes questionários idênticos foram aplicados em dois momentos diferentes da vida do Brasil; um em meados de 1997 e outro em agosto de 2011, o que possibilita uma comparação entre os valores obtidos e um estudo da tendência da evolução da mentalidade do povo brasileiro, dando um maior relevo à pesquisa.

Seguem abaixo algumas tabelas que contém extrato da pesquisa da CNIO e apresentam os principais aspectos da relação do povo brasileiro com o mar e para fins de comparação, ao lado de cada pergunta, encontram-se duas colunas com os resultados obtidos na pesquisa realizada em 1997 e em 2011, apresentados em percentagem dos entrevistados. Após cada tabela, é apresentado uma análise dos dados considerados mais relevantes, que nos conduziram a algumas conclusões interessantes:

Tabela 1 - Aspectos ligados a importância do mar para os brasileiros

Nº	Questão da Pesquisa	1997	2011
1	Os brasileiros dão muita ou pouca importância ao mar	80%	95%
	Muita importância	66%	73%
	Pouca importância	14%	22%
2	Os brasileiros acham que os brasileiros dão muita importância ao mar	52%	87%
	Muita importância	33%	39%
	Pouca importância	19%	48%
3	O mar é importante como:		
	Fonte de alimentos	32%	67%
	Local de lazer	17%	39%
	Fonte de recursos naturais	10%	38%
	Fonte de petróleo	7%	26%
	Regulador do clima	9%	16%
	Meio de transporte	5%	11%
4	Principais preocupações com o mar:		
	Extinção de animais marinhos	44%	40%
	Poluição das praias	56%	39%
	Aumento do nível do mar	30%	37%
	Pesca sem controle	51%	25%
	Poluição do mar	45%	24%
	Experiências nucleares	36%	13%
	Exploração da costa por estrangeiros	23%	12%
	Extinção de manguezais	9%	6%



Tabela 1 - Aspectos ligados a importância do mar para os brasileiros (cont.)

5	Para melhor aproveitamento do mar, o governo deve:		
	Melhorar os portos	75%	53%
	Pesquisar recursos naturais	61%	50%
	Aumentar o transporte marítimo de passageiros	39%	27%
	Aumentar a extração de petróleo no mar	31%	21%
	Aumentar a pesca no mar	-	20%
	Aumentar o número de navios mercantes brasileiros	27%	20%
6	Atividades marítimas em melhor situação:		
	Extração do petróleo	58%	66%
	Turismo marítimo	34%	38%
	Pesquisa oceanográfica	23%	37%
	Indústria naval	18%	27%
	Indústria da pesca em alto-mar	23%	19%
	Marinha de Guerra	24%	17%
	Controle de poluição de praias	20%	16%
	Marinha Mercante	21%	15%
	Funcionamento dos portos	19%	14%
	Controle da poluição do mar	19%	10%
7	Atividades marítimas em pior situação:		
	Extração do petróleo	11%	9%
	Turismo marítimo	24%	16%
	Pesquisa oceanográfica	23%	21%
	Indústria naval	29%	24%
	Indústria da pesca em alto-mar	18%	22%
	Marinha de Guerra	16%	14%
	Controle de poluição de praias	43%	50%
	Marinha Mercante	12%	10%
	Funcionamento dos portos	41%	36%
	Controle da poluição do mar	49%	50%

Da análise da tabela 1, que apresenta aspectos ligados a importância do mar para os brasileiros, percebemos uma evolução nos últimos 15 anos, onde o percentual, que já era grande, 80%, evolui para 95% nos dias de hoje. Entretanto, quando perguntado ao entrevistado se considera que os brasileiros dão a importância necessária ao mar, tal percentagem que era mediana, 52%, sobe 35 pontos na pesquisa recente e passa a ser de 87%. Resumindo, nos últimos 15 anos houve uma mudança de mentalidade do povo brasileiro em relação ao mar e atualmente a maioria dos entrevistados consideram o mar importante, e também consideram que os demais brasileiros atribuem a mesma importância ao mar, percepção que no passado não existia.



Um dado preocupante é que o mar é lembrado prioritariamente como fonte de alimentos ou de lazer, o que nos faz concluir que, embora considerado importante, o brasileiro não valoriza as melhores potencialidades do mar com a importância que é devida, pois no ranking das valorizações o mar é lembrado como fonte de recursos naturais e fonte de petróleo na terceira e quarta posições da pesquisa, respectivamente, e como meio de transporte, na sexta posição.

Entre dez setores ligados ao mar, a extração de petróleo foi a atividade considerada em melhor situação, classificando-se em primeiro lugar. Os dados estatísticos revelam que 61% dos brasileiros já ouviram falar sobre a exploração do pré-sal e 47% deles sabem corretamente o significado da expressão.

Nesta mesma questão o Turismo Marítimo foi a segunda atividade marítima mais bem avaliada; a Marinha de Guerra foi a sexta e a Marinha Mercante foi avaliada na oitava posição. Ou seja, de acordo com a pesquisa, esses dois setores não estão em boa situação comparativamente aos outros.

Tabela 2 - Direito e Segurança do mar

Nº	Questão da Pesquisa	1997	2011
1	Sabem que o mar territorial se situa a 12 milhas da costa	0%	8%
2	Já ouviram falar na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar	25%	22%
3	Finalidades atribuídas à Marinha de Guerra:		
	Defesa da costa	28%	46%
	Defender os interesses do Brasil no mar	-	23%
	Defesa da soberania nacional	12%	12%
	Impedir ingresso de navios que não interessam	-	8%
4	Acham que os navios e submarinos da Marinha do Brasil são modernos e capazes	35%	52%
5	Acham que o Brasil deva ter uma Marinha de Guerra maior do que a atual	61%	56%

Ante as perguntas formuladas para avaliar a Marinha de Guerra constantes da tabela 2, concluímos que 56% dos entrevistados consideram que o Brasil devia ter uma Marinha de Guerra maior do que a atual, e 52% acham que os navios e submarinos da Marinha são modernos e capazes. Contraditoriamente, na pesquisa anterior, 35% dos brasileiros consideravam tais meios navais como obsoletos e antiquados.

Das finalidades atribuídas à Marinha de Guerra, a maioria dos entrevistados considera a defesa da costa como prioritária e apenas 23% a defesa dos interesses do Brasil no mar. Isto demonstra a menor valorização do mar para os brasileiros quando comparado



ao território. Esta pesquisa ganha maior relevo se considerarmos que a questão inicial é direcionada à MB, cuja área principal de atuação é o mar.

Tabela 3 - O mar como fonte de energia, recursos minerais e alimentos

Nº	Questão da Pesquisa	1997	2011
1	As descobertas no fundo do mar são mais importantes do que as espaciais	42%	53%
2	São muito importantes, para o País, as descobertas de riquezas naturais no fundo do mar	73%	86%
3	O maior conhecimento dos oceanos pode trazer benefícios para a humanidade	67%	93%
4	Acham que as empresas petrolíferas descuidam da poluição do mar	46%	39%
5	Acreditam que a costa brasileira tem grande quantidade de peixe	40%	58%
6	Motivos do menor consumo de pescado:		
	Preço	36%	46%
	Falta de hábito	18%	41%
	Falta do produto	16%	8%
	Faz mal, estraga	20%	5%

Da tabela 3 extraímos que o povo brasileiro consome pouco peixe, principalmente devido ao preço e também por falta de hábito. Entre os entrevistados, 81% consomem mais carne bovina ou frango do que peixe e 51% consideram que o litoral brasileiro é rico em peixe, embora pesquisas recentes apontam para uma diminuição da quantidade peixes pescados ao longo dos anos. Em relação à atividade pesqueira, foi indicada uma preferência pela criação de peixes, mariscos e crustáceos, como forma de aumentar a produção e baratear os preços destes produtos.

Tabela 4 - O mar como meio de transporte, turismo e ecologia

Nº	Questão da Pesquisa	1997	2011
1	Consideram muito importante que o Brasil tenha Marinha Mercante para exportar nossos produtos	80%	85%
2	Consideram muito importante a navegação de cabotagem	59%	79%
3	Consideram muito importante que o Brasil tenha uma indústria naval	82%	85%
4	A poluição do mar é prejudicial às pessoas	91%	97%
5	Os manguezais são importantes	58%	75%
6	Acham que todas ou a maioria das praias estão poluídas	62%	68%
7	Causas da poluição das praias:		
	Esgoto urbano	29%	72%
	Lixo dos frequentadores	45%	67%
	Oleos, resíduos	9%	25%
	Rios poluídos	-	24%



Em relação a tabela 4, 80% dos entrevistados consideram muito importante que o Brasil tenha Marinha Mercante para exportar os produtos nacionais e 79% consideram muito importante a navegação de cabotagem.

Um dado interessante é que 97% dos brasileiros desconhecem a participação do transporte marítimo, no total das exportações do país. Somente 19% sabem que mais de 80% do petróleo brasileiro vêm do mar e 27% acreditam que tal percentagem deva situar-se entre 60% e 80% (Apenso 1).

Cabe relevar que atualmente cerca de 90% do petróleo brasileiro vem do mar e que 95% de todo o comércio exterior brasileiro são transportados por via marítima. Se comparado com a pesquisa anterior, observa-se uma evolução da importância do mar como fonte de energia e meio de transporte, o que nos faz concluir que já existe uma tendência clara de aumento da conscientização do povo brasileiro neste sentido.

Em relação à indústria Naval, 41% dos entrevistados sabem que a mesma passa por uma fase de progresso, 88% dos entrevistados consideram muito importante que o Brasil tenha uma indústria naval e 47% consideram que a indústria naval brasileira constrói navios iguais ou melhores do que os estrangeiros.

d. Síntese Conclusiva

Verificamos que o Brasil nasceu com forte vocação marítima, em decorrência de sua identidade histórica e também por ter sofrido suas primeiras invasões pelo mar.

A ocupação e defesa do imenso litoral e as atividades económicas desenvolvidas inicialmente próximas da costa favoreceram a maritimidade do Brasil e deram início a mentalidade marítima do povo brasileiro.

Entretanto, ao longo dos anos, ocorre uma degradação da mentalidade marítima e o crescimento da continentalidade, preferencialmente devido à ocupação do interior do país e às contribuições humanas que formaram o povo brasileiro.

Hoje em dia, a maioria da população brasileira vive a menos de 200 km do litoral, dado que parece revelar uma grande vocação marítima dos brasileiros. Porém, ao se analisar pesquisas sobre o assunto, realizadas nos últimos 15 anos, percebemos que a realidade é outra. Entre os resultados mais relevantes, destacamos que houve uma evolução na mentalidade do povo brasileiro e, atualmente, a maioria dos entrevistados dão alguma importância ao mar e também consideram que os demais brasileiros atribuem certa importância ao mar. Observamos, ainda, uma evolução da importância do mar como fonte de energia e meio de transporte.



No entanto, são poucos os brasileiros que tem na medida certa consciência da importância do mar para o Brasil e conhecem em sua plenitude os direitos e deveres que o Brasil tem sobre o mar, bem como o seu valor estratégico e econômico.

Entre os dados coletados, os de maior relevância são: o mar é lembrado prioritariamente como fonte de alimentos ou de lazer; 97% dos brasileiros desconhecem a participação do transporte marítimo, no total das exportações do país (cerca de 95% de todo o comércio exterior são transportados por via marítima); somente 19% dos entrevistados sabem que mais de 80% do petróleo brasileiro vem do mar; das finalidades atribuídas à Marinha de Guerra, a maioria dos entrevistados considera a defesa da costa como prioritária e apenas 23% a defesa dos interesses do Brasil no mar.

O que nos faz concluir que, embora o brasileiro considere o mar importante para o Brasil, ainda não valoriza as melhores potencialidades do mar com a importância que lhe é devida. Essa falta de entendimento parece estar ligada à escassez de políticas governamentais voltadas para o desenvolvimento da mentalidade marítima do povo brasileiro.

Fica assim provada a hipótese 1, subjacente à QD 1.



2. A relevância geoestratégica do AS e os países intervenientes

O Hemisfério Sul tem aproximadamente 81% do seu espaço coberto por águas e 19% por terras. O Oceano Atlântico é dividido geograficamente em Atlântico Norte e Sul pela linha do Equador. Porém existem outras formas de divisões. Para a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), a divisão é feita pelo Trópico de Câncer, que na sua parte mais a oeste divide ao meio o Golfo do México, e na parte leste divide a África na altura da Mauritânia. De acordo com a professora Therezinha de Castro, a melhor divisão se faz partindo uma reta do Cabo de São Roque Natal, ponto da costa brasileira mais próximo do continente africano, em direção Dacar, no Senegal, a distância entre estes dois pontos é cerca de 2.900 km, e em plena área de grande valor estratégico, largamente utilizada pelos EUA na II Guerra Mundial.

O AS é o espaço marítimo compreendido entre três continentes: América, África e Antártica, sendo delimitado ao norte pela zona de estrangulamento Natal - Dakar, e ao sul por dois corredores imaginários, um localizado entre a Antártica e a porção mais ao sul da América do sul, chamado Estreito de Drake e outro localizado entre a Antártica e a porção mais ao sul da África, conhecido como Passagem do Cabo. Estas passagens são estratégicas, pois se constituem nas únicas alternativas de interligação marítima entre o Oceano Atlântico e os Oceanos Pacífico e Índico, em caso de eventual problema de afete o tráfego nos canais do Panamá e de Suez.

Em relação às ilhas que surgem das profundezas do Oceano Atlântico merece destaque os chamados triângulos geoestratégicos do AS formados pelas ilhas de Ascensão, Santa Helena e Tristão da Cunha, mais próximas do continente africano e pelas ilhas Fernando de Noronha, Trindade e Malvinas, mais próximas da América do Sul. As ilhas Sandwiches, Orcadas do Sul e Shetlands do Sul, em conjunto com as ilhas de Gough e Geórgia, formam o último triângulo nas proximidades do continente Antártico (Castro, 1996).

O AS, ao longo dos anos, esteve longe dos principais centros de tensão do mundo e é reconhecido internacionalmente como área relativamente pacífica. Em termos de operações militares, a última grande guerra trouxe à região combates dignos de nota, em decorrência da presença de navios e submarinos corsários do eixo. O último confronto militar de relevo na história do AS, ocorreu em Junho de 1982, durante os combates navais e aeronavais entre Argentina e Inglaterra, na chamada guerra das Malvinas.

Porém, no final do século XX, a sua importância geoestratégica começa a despontar no cenário mundial, fruto de alterações de paradigmas políticos e económicos, e com isto,



vários países do mundo começaram a voltar os seus olhos para a região, atribuindo a ela uma nova relevância estratégica.

Sobre este tema contribui o Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, ao afirmar que uma análise mais detalhada mostra que a América do Sul não está mais longe dos principais focos mundiais de tensão e que hoje em dia existem quatro questões principais relativas às preocupações mundiais: a crise de energia, a crise de água, a crise ecológica e a crise de alimentos. Entre estas, a alta do preço da energia e dos alimentos ganham maior importância e se associadas às demais, representam um cenário preocupante para as nações no futuro (Vidigal, 2008).

Neste contexto, o Brasil consolida a sua posição como um dos principais atores na região, baseado quer no seu crescimento económico, por ser um dos maiores exportadores de alimentos do mundo, quer devido à recente descoberta de importantes reservas de petróleo e gás natural na plataforma continental, ao que acrescida a abundância de água potável existente no seu território, e também pela sua estabilidade política e crescente importância no cenário internacional.

a. A importância geoestratégica do Brasil no AS

O Brasil é o quinto maior país do mundo em extensão, está situado na parte central-oriental da América do Sul, ocupa uma área de cerca de 8,5 milhões de km², que equivale a 21% das Américas e 48% da América do Sul. Faz fronteira terrestre com quase todos os países do continente, exceto Chile e Equador, numa extensão de 15.709 km.

O Brasil possui o maior litoral entre os países do AS; começa no Cabo Orange - Amapá e vai até o Arroio Chuí - Rio Grande do Sul, numa extensão de 7.408 km. Se forem consideradas as saliências e reentrâncias da costa, esse número sobe para cerca de 9.198 km. A Argentina possui cerca de 2.400 km de litoral, a Namíbia 1.500 km e Angola 1.400 km. Comparado respectivamente aos três países limítrofes do AS com as maiores costas depois do Brasil, temos a exata noção do pujança do Brasil neste oceano.

Se confrontarmos a fronteira terrestre brasileira com a marítima, percebemos que a primeira é quase duas vezes maior que a segunda. Uma análise preliminar, baseada unicamente neste dado, nos levaria a concluir que o espaço continental brasileiro tem preponderância sobre o marítimo. Porém não é o que ocorre, pois o Brasil tem no mar uma área enorme, quase do tamanho da Amazônia Brasileira, comumente chamada de “Amazônia Azul”.

Esta expressão surgiu no ano de 2004, quando o então comandante da MB Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, com o objetivo de chamar a atenção do povo brasileiro para o mar e ao mesmo tempo conseguir os recursos necessários para bem cumprir a missão da MB, ou seja, a defesa e a salvaguarda dos interesses nacionais na área em questão.

Desde então, o conceito “Amazônia Azul” passou a ser usado nas lides políticas e governamentais, na esfera educacional e pela imprensa em geral. Cabe relevar que a referida área marítima engloba um grande espaço do AS que é do exclusivo domínio do Brasil, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Esta convenção estabelece as linhas de base, marco de onde são contados o mar territorial (até 12 milhas náuticas), a zona contígua (até 24 milhas náuticas), a ZEE (até 200 milhas náuticas) e o limite exterior da PC além das 200 milhas. Estabelece também os critérios para o delineamento da plataforma continental, que pode se estender até o máximo de 350 milhas náuticas. A figura 1 abaixo ilustra como é feita esta divisão:

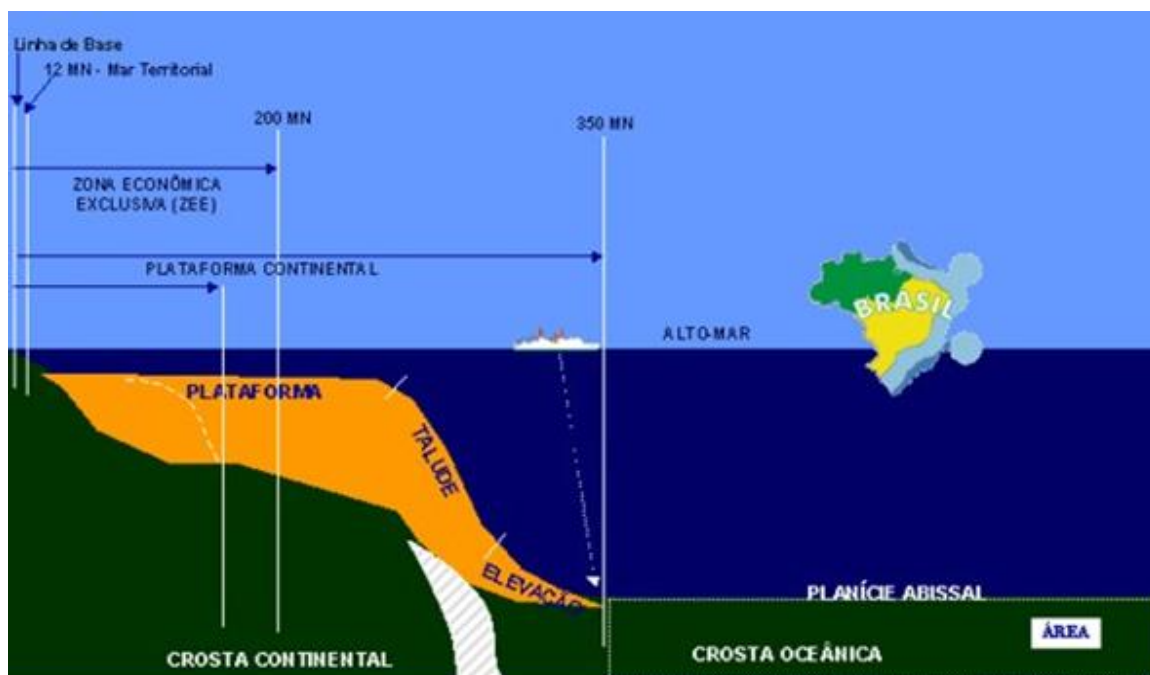


Figura 1 – Corte ilustrativo da PC brasileira. Fonte: Marinha do Brasil³.

Cabe salientar que os bens económicos existentes nas águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e no subsolo do leito do mar na área do Mar Territorial e ZEE, constituem propriedade exclusiva do Estado costeiro.

³ http://www.mar.mil.br/dhn/dhn/images/leplac_corte2.jpg

O Brasil, baseado em critérios específicos da CNUDM, requereu ao Secretário da Organização das Nações Unidas a extensão da sua PC em maio de 2004, e teve os limites das suas águas jurisdicionais ampliados pela Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas (CLPC), de acordo com a figura 2.

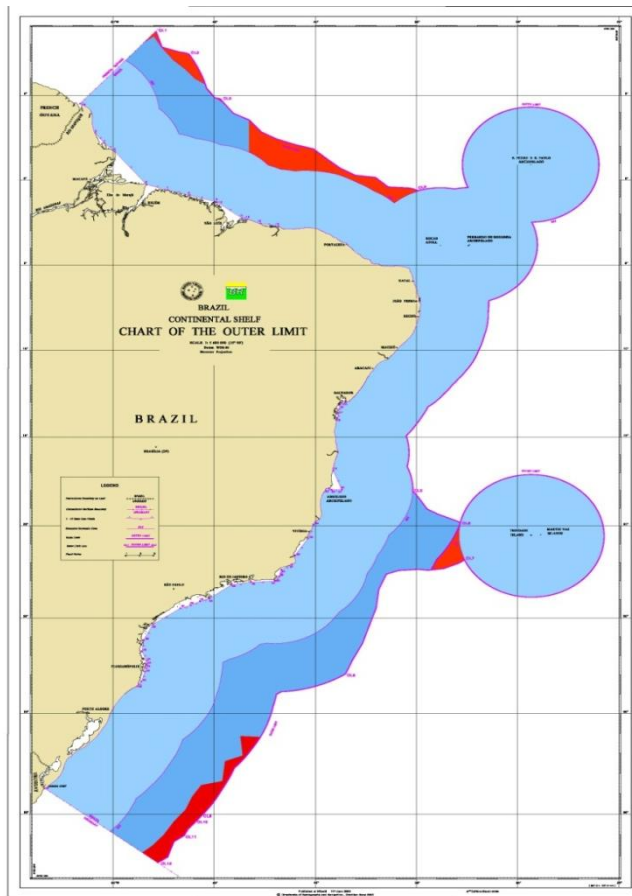


Figura 2 – Desenho esquemático da ampliação da PC do Brasil⁴.

A área azul claro representa a PC brasileira antes da ampliação. A área azul mais escuro representa a área que a ONU reconheceu como estando de acordo sobre a ampliação (712 mil km²) e a área vermelha representa a área que a CLPC não concordou com a ampliação (238 mil km²).

Sob o ponto de vista geoestratégico, o Brasil detém atualmente o domínio exclusivo de uma área no AS de 4,2 milhões de km², que poderá crescer até 4,5 milhões de km², caso o Brasil tenha parecer favorável quanto ao recurso apresentado sobre a área vermelha comentada anteriormente. Essa imensa área é equivalente à metade do tamanho do território continental do Brasil e reforça vincadamente a noção de maritimidade que deveria prevalecer no país. Após a descoberta de importantes reservas de petróleo na PC brasileira, o mar passou a ser visto como essencial para o desenvolvimento econômico e

⁴ Fonte: livro “O Brasil e o mar no século XXI – Relatório aos Tomadores de Decisão do País”.



social do Brasil. Com isto, nos últimos 15 anos, o brasileiro passou a dar maior importância ao mar, conforme demonstrado na pesquisa referida no capítulo anterior.

O Brasil possui a soberania de várias ilhas oceânicas, das quais duas com maior valor estratégico. A primeira é a ilha de Fernando de Noronha que possui 26 km² e fica situada a cerca de 360 km de Natal, sobre a linha imaginária traçada pela professora Therezinha de Castro, referenciada no início deste capítulo. A ilha possui um aeroporto e pode ser usada como base para operações militares e de busca e salvamento, conforme ocorreu no acidente do voo AIR FRANCE AF-447, em junho de 2009. A outra é o arquipélago de Trindade e Martim Vaz, localizado a cerca de 1200 quilômetros da costa do Espírito Santo. A área das duas ilhas principais (Trindade e Martim Vaz), separadas por 48 quilômetros, somam um total de 10,4 km². A MB possui uma base instalada na ilha de Trindade, ocupada permanentemente por militares e onde são realizadas pesquisas científicas.

b. A produção de petróleo e gás natural do Brasil

Nos últimos 15 anos a produção de petróleo e gás natural do Brasil vem aumentando significativamente e em 2011 foi a maior registrada, de acordo com relatório divulgado pela Agência Nacional de Petróleo (ANP). No ano passado, o setor produziu 768 milhões de barris de petróleo e 24 bilhões⁵ de metros cúbicos de gás natural, que representam um total de 919 milhões de barris de óleo equivalente (BOE)⁶, com um escoamento diário médio de 2,52 Milhões de BOE por dia.

A produção de petróleo no Brasil em 2011 foi também a maior registrada. Em comparação com o ano de 2010, cuja produção diária média ficava em torno de 2,45 milhões de BOE por dia, o resultado alcançado em 2011 representa um crescimento de 2,85% na produção média diária em BOE, o que equivale a um aumento de 2,5% na produção de petróleo e aumento de 4,9% na produção de gás natural. A produção de petróleo em dezembro/2011 também foi recorde, e atingiu um volume médio de 2,663 milhões de BOE por dia.

A produção do pré-sal no mesmo mês foi de 200,6 milhões de BOE por dia. Dos nove poços produtores com reservatórios no pré-sal, oito estão entre os trinta poços com maior produção total, em BOE. Cerca de 91,2% da produção de petróleo e gás natural são provenientes de campos operados pela Petrobras. A produção de petróleo e gás natural no

⁵ 1 bilhão = 1.000.000.000

⁶ BOE é a unidade utilizada para comparar em equivalência térmica uma quantidade de energia em barris de petróleo.



Brasil é oriunda de 9.043 poços e nos últimos dez anos a produção de petróleo cresceu 45% e a de gás natural aumentou 55%. De acordo com dados consolidados de 2010 pelo Anuário Estatístico do Petróleo da ANP de 2011, o Brasil passou a ser o 12º país produtor de petróleo do mundo e o 9º país do mundo na capacidade de refinação de petróleo. Em termos de reserva o Brasil detém a 15º maior reserva provada do mundo, 14,2 bilhões de barris de petróleo.

A figura 3 mostra a evolução da produção de petróleo no Brasil, no mar e em terra, no período de 2001 a 2010. Podemos observar que a produção foi duplicada nesse período.

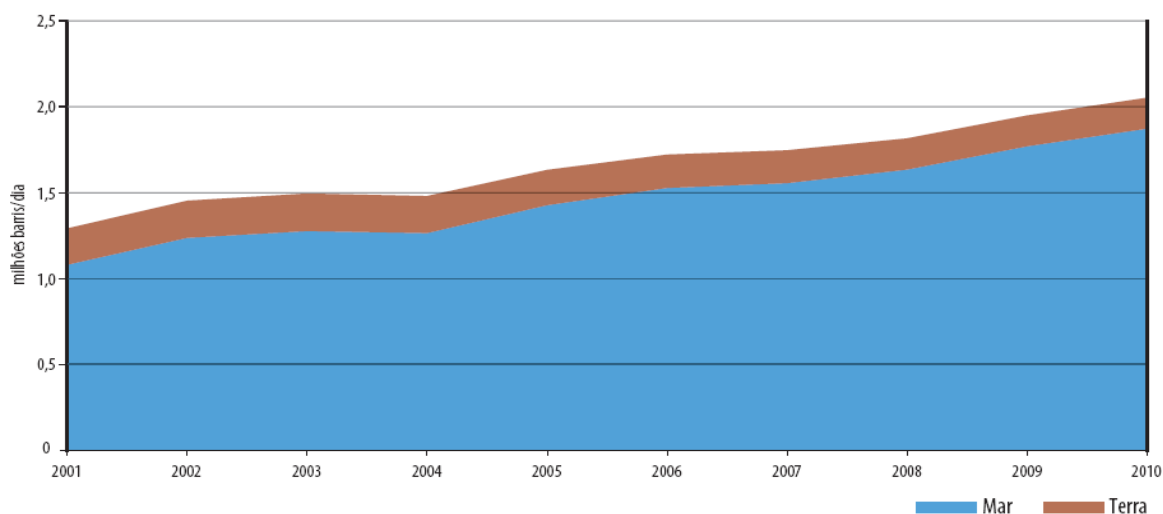


Figura 3 - Evolução da produção de petróleo, por localização (terra e mar) – 2001-2010⁷.

A maior parte do petróleo e gás natural é extraída de campos da PC do Brasil, localizados nas Bacias de Campos e Santos, no sudeste do país. A produção marítima corresponde a 91,2% da produção total brasileira e 95% das reservas de petróleo do Brasil estão localizadas na PC.

Cabe ressaltar que os campos petrolíferos se afastam cada vez mais da costa e ocorrem em águas com profundidades superiores a 2700 metros e profundidade total de mais de 7000 metros, somando-se nesse caso a lâmina d'água com a camada da crosta terrestre. As descobertas de poços da camada pré-sal se aproximam rapidamente do limite da ZEE e PC brasileira, estando a cerca de 360 km da costa. Este cenário é motivo de preocupação das autoridades brasileiras, pois pode gerar no futuro a cobiça internacional.

Tomando-se em conta uma perspectiva otimista, caso sejam realizadas novas descobertas na camada pré-sal e provadas as descobertas recentes, as reservas de petróleo brasileiras poderão chegar a cerca de 100 bilhões de barris num curto espaço de tempo. O campo de Tupi, da camada pré-sal tem uma reserva confirmada pela PETROBRAS de oito

⁷ Fonte Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – 2011, página 83.



bilhões de barris de petróleo, sendo considerada uma das maiores descobertas do mundo dos últimos anos.

De acordo com presidente da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Maurício Tolmasquim, a produção de petróleo do Brasil poderá atingir 6,1 milhões de barris em 2020, triplicando o valor da produção atual, em consequência da exploração do pré-sal. Em relação ao gás natural, a estimativa da EPE é um aumento dos atuais 58 milhões de metros cúbicos por dia, para 142 milhões de metros cúbicos por dia em 2020.

Além dos aspectos estratégicos envolvidos, importa comentar que junto com as descobertas petrolíferas ocorreram o desenvolvimento de tecnologias e logística para a prospecção, produção e distribuição do petróleo e gás natural. Todos estes processos em conjunto propiciaram um ciclo virtuoso de crescimento econômico, educacional, tecnológico e industrial do país. Alguns setores apresentaram crescimento acentuado, como a construção naval e a navegação de apoio à exploração. A MB também se beneficiou com esta situação, e recebeu recentemente várias navios-patrulha (NPa), justamente para serem utilizadas na defesa e salvaguarda dos interesses do Brasil na área em questão.

c. O petróleo e a nova dimensão estratégica do AS

A região do AS tem sido alvo nos últimos anos de significativos investimentos financeiros, por empresas estrangeiras e multinacionais, devido a um crescente mercado consumidor, e também por ser rica em alimentos e matérias primas essenciais para a economia mundial. O crescimento e a estabilidade econômica de países como o Brasil, África do Sul, Argentina e Angola favoreceram este movimento.

A tabela 5 apresenta a produção de petróleo de acordo com as Regiões Geográficas, Países e Blocos Econômicos.

Tabela 5 - Produção de petróleo, segundo Regiões Geográficas, Países e Blocos Econômicos – 2001-2010⁸.

Regiões Geográficas, Países e Blocos Econômicos	Produção de petróleo (mil barris/dia)										10/09 %
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Total	74.906	74.700	77.075	80.568	81.485	81.729	81.544	82.015	80.278	82.095	2,26
América do Norte	13.906	14.069	14.193	14.137	13.696	13.732	13.616	13.152	13.474	13.808	2,48
Canadá	2.677	2.858	3.004	3.085	3.041	3.208	3.297	3.251	3.224	3.336	3,50
Estados Unidos U	7.669	7.626	7.400	7.228	6.895	6.841	6.847	6.734	7.271	7.513	3,33
México	3.560	3.585	3.789	3.824	3.760	3.683	3.471	3.167	2.979	2.958	-0,71
Américas Central e do Sul	6.722	6.619	6.314	6.680	6.898	6.865	6.635	6.676	6.753	6.989	3,51
Argentina	830	818	806	754	725	716	699	682	676	651	-3,75
Brasil ¹	1.337	1.499	1.555	1.542	1.716	1.809	1.833	1.899	2.029	2.137	5,34
Colômbia	627	601	564	551	554	559	561	616	685	801	16,82
Equador	416	401	427	535	541	545	520	514	495	495	0,00
Peru	98	98	92	94	111	116	114	120	145	157	8,18
Trinidad Tobago e	135	155	164	152	171	174	154	149	151	146	-3,22
Venezuela	3.142	2.895	2.554	2.907	2.937	2.808	2.613	2.558	2.438	2.471	1,38
Outros	137	152	153	144	142	139	141	139	133	131	-1,69

⁸ Fonte Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – 2011, página 29.



Tabela 5 - Produção de petróleo, segundo Regiões Geográficas, Países e Blocos Económicos – 2001-2010 (cont.)

Europa e ex-União Soviética	15.450	16.289	16.973	17.580	17.542	17.599	17.815	17.590	17.745	17.661	-0,47
Azerbaijão	301	311	313	315	452	654	869	915	1.033	1.037	0,40
Cazaquistão	836	1.018	1.111	1.297	1.356	1.426	1.484	1.554	1.688	1.757	4,08
Dinamarca	348	371	368	390	377	342	311	287	265	249	-5,78
Itália	86	115	116	113	127	120	122	108	95	106	11,68
Noruega	3.418	3.333	3.264	3.189	2.969	2.779	2.551	2.459	2.358	2.137	-9,35
Reino Unido	2.476	2.463	2.257	2.028	1.809	1.636	1.638	1.526	1.452	1.339	-7,76
Romênia	130	127	123	119	114	105	99	98	93	89	-4,62
Rússia	7.056	7.698	8.544	9.287	9.552	9.769	9.978	9.888	10.035	10.270	2,35
Turcomenistão	162	182	202	193	192	186	198	207	210	216	2,80
Uzbequistão	171	171	166	152	126	125	114	114	107	87	-18,61
Outros	466	501	509	497	469	458	453	432	411	374	-8,98
Oriente Médio	23.120	21.858	23.442	24.981	25.488	25.675	25.309	26.338	24.629	25.188	2,27
Arábia Saudita	9.209	8.928	10.164	10.638	11.114	10.853	10.449	10.846	9.893	10.007	1,15
Catar	754	764	879	992	1.028	1.110	1.197	1.378	1.345	1.569	16,64
Coveite	2.148	1.995	2.329	2.475	2.618	2.690	2.636	2.782	2.489	2.508	0,79
Emirados Árabes Unidos	2.551	2.390	2.695	2.847	2.983	3.149	3.053	3.088	2.750	2.849	3,59
Iêmen	455	457	448	420	416	380	345	304	287	264	-7,94
Irã	3.892	3.709	4.183	4.248	4.234	4.286	4.322	4.327	4.199	4.245	1,11
Iraque	2.523	2.116	1.344	2.030	1.833	1.999	2.143	2.428	2.442	2.460	0,71
Omã	960	904	824	786	778	742	715	754	813	865	6,39
Síria	581	548	527	495	450	435	415	398	375	385	2,67
Outros	47	48	48	48	34	32	35	33	37	38	0,72
África	7.897	8.028	8.411	9.336	9.902	9.918	10.218	10.204	9.698	10.098	4,12
Argélia	1.562	1.680	1.852	1.946	2.015	2.003	2.016	1.993	1.818	1.809	-0,47
Angola	742	905	870	1.103	1.405	1.421	1.684	1.875	1.784	1.851	3,76
Chade	-	-	23,56	167,76	173	153	144	127	118	122	3,49
Congo Brazzaville	234	238	217	223	245	278	228	241	270	292	8,12
Egito	758	751	749	721	696	697	710	722	742	736	-0,73
Gabão	301	295	240	235	234	235	230	235	230	245	6,52
Guiné Equatorial	177	230	266	351	358	342	350	347	307	274	-10,82
Libia	1.427	1.375	1.485	1.623	1.745	1.815	1.820	1.820	1.652	1.659	0,43
Nigéria	2.274	2.103	2.238	2.431	2.499	2.420	2.305	2.113	2.061	2.402	16,54
Sudão	217	241	265	301	305	331	468	480	479	486	1,46
Tunísia	71	74	68	71	73	70	97	89	83	80	-4,68
Outros	134	135	138	164	154	153	166	162	155	143	-7,86
Ásia-Pacífico	7.811	7.837	7.742	7.854	7.959	7.940	7.951	8.054	7.978	8.350	4,66
Austrália	733	730	624	582	580	551	555	555	520	562	8,10
Brunei	203	210	214	210	206	221	194	175	168	172	2,28
China	3.306	3.346	3.401	3.481	3.637	3.705	3.737	3.809	3.800	4.071	7,13
Índia	727	753	756	773	738	762	769	768	754	826	9,52
Indonésia	1.387	1.289	1.176	1.130	1.090	996	972	1.003	990	986	-0,41
Malásia	719	757	776	793	759	747	763	768	739	716	-3,11
Tailândia	191	204	236	223	265	286	305	321	331	334	0,97
Vietnã	350	354	364	427	398	367	337	317	345	370	7,01
Outros	195	193	195	235	286	305	320	340	329	312	-5,21
Total Opep	30.640	29.261	31.020	33.776	34.951	35.098	34.757	35.722	33.365	34.324	2,88
Total não Opep	44.266	45.439	46.055	46.792	46.534	46.631	46.786	46.293	46.913	47.770	1,83

A produção de petróleo na região cresceu nos últimos anos, especialmente no Brasil e nos países da África Ocidental, sobretudo em suas plataformas continentais, e se somarmos a produção da América do Sul e Central com a da África chegamos a valores de 17,1 milhões de barris de petróleo/dia (tabela 5). Este volume é maior que o da América do Norte, 13,8 milhões de barris/dia de petróleo e muito próximo do produzido na Europa/Federação Rússia, 17,6 milhões de barris de petróleo/dia.

As três principais economias mundiais, Estados Unidos, China e Japão se encontram numa situação pouco confortável no que tange ao déficit corrente de petróleo. Os EUA, apesar de serem o terceiro maior produtor mundial de petróleo 7,5 milhões de barris/dia, atrás apenas da Rússia 10,2 milhões de barris/dia e da Arábia Saudita 10 milhões de barris/dia, são de longe o país que mais consome o ouro negro, 19,1 milhões de barris/dia.



A China produz cerca de 4 milhões de barris/dia; porém, é o segundo maior consumidor com 9,1 milhões de barris/dia, e o Japão não produz petróleo sendo, no entanto, o terceiro maior consumidor com 4,5 milhões de barris/dia.

O quarto maior consumidor mundial é a Índia com 3,3 milhões de barris/dia e também está numa situação difícil, pois só produz 826 mil barris/dia.

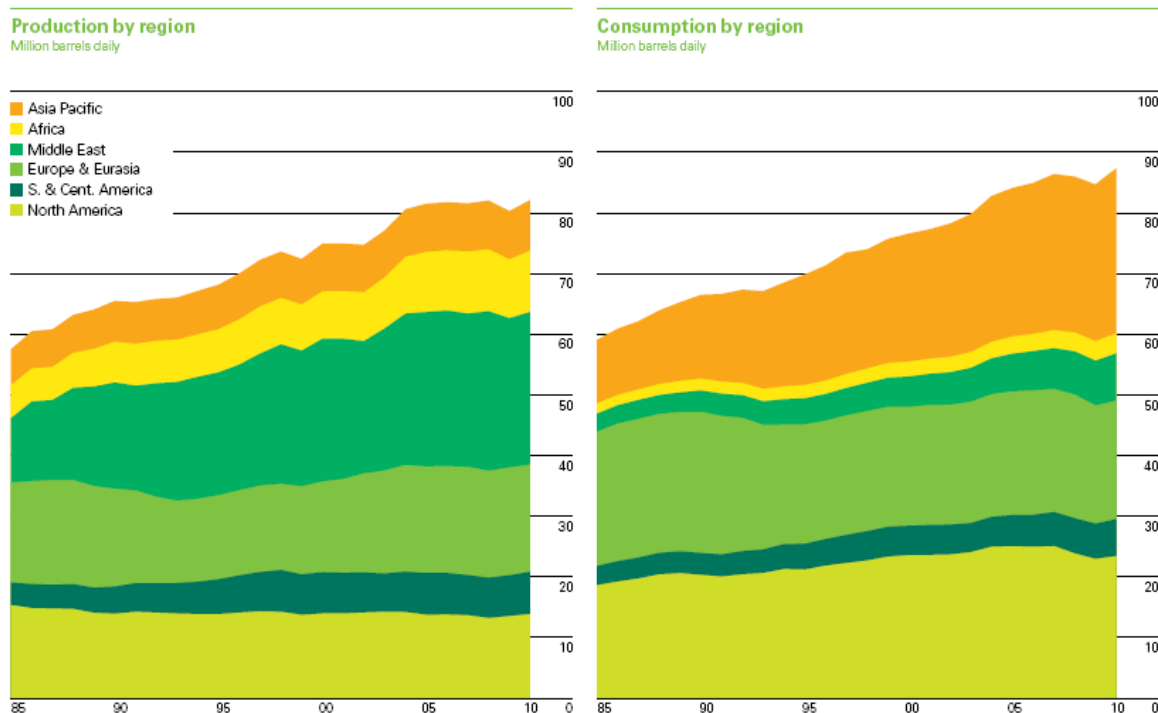


Figura 4 – Comparação da produção e consumo de petróleo por regiões do mundo⁹.

Ao analisarmos a relação produção/consumo, percebemos que os resultados também são favoráveis para a região do AS. O gráfico da figura 4 apresenta esta relação de acordo com as Regiões Geográficas, e demonstra claramente os excedentes de petróleo na Região da África e da América do Sul e Central quando comparamos uma tabela com a outra. Por outro lado observamos um consumo maior que a produção na Ásia, na Europa e na América do Norte.

Outra análise importante é a da relação entre as reservas provadas de petróleo e a produção. Em 2010 as reservas mundiais de petróleo eram suficientes para apenas 46 anos de produção global. O mais interessante é que a relação reserva/produção da América do Sul e Central superou a do Oriente Médio e é estimada atualmente em cerca de 94 anos. Na América do Norte e região da Ásia/Pacífico esse valor é de apenas 18 anos, o que poderá gerar uma competição internacional por esta riqueza no futuro, caso não sejam descobertas

⁹ Fonte: BP Statistical Review of World Energy June 2011, página 12.



outras reservas relevantes (figura 5).

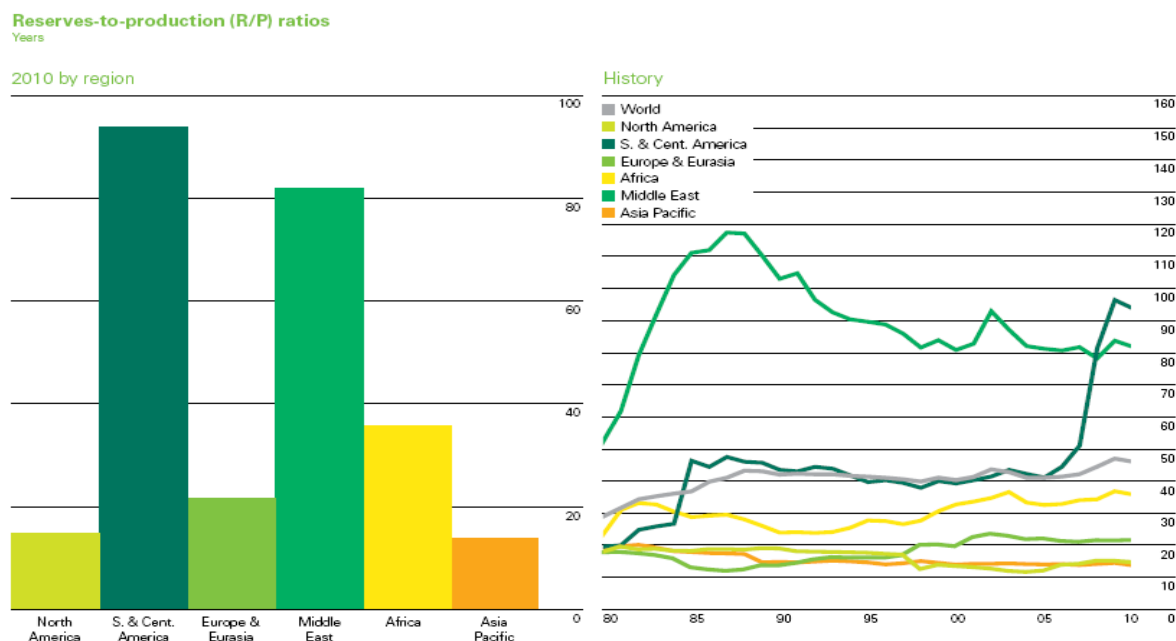


Figura 5 – Relação entre as reservas provadas de petróleo e a produção por regiões do mundo¹⁰.

E por fim, ao analisarmos as reservas mundiais de petróleo em 2010, constantes do mapa da figura 6, fica evidente a importância geoestratégica do AS, por estar localizado entre a segunda e a quarta maiores reservas mundiais e principalmente por ser uma área livre de tensões políticas e religiosas, como as que assolam o Oriente Médio, principal reserva mundial.



Figura 6 – Reservas provadas de petróleo, segundo Regiões Geográficas (bilhões de barris) – 2010¹¹.

¹⁰ Fonte: BP Statistical Review of World Energy June 2011, página 7.

¹¹ Fonte Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – 2011, página 27.



Essa posição de destaque do AS poderá ser reforçada ainda mais com o incremento da exploração dos campos petrolíferos em águas profundas e ultra-profundas da PC do Golfo da Guiné, de Angola e do Brasil. Esta mudança de paradigma em relação ao petróleo foi percebida pelos grandes importadores mundiais de petróleo, que passaram a investir na região, nomeadamente no Brasil, na Nigéria e em Angola.

No primeiro trimestre de 2012 as exportações de petróleo bruto do Oeste Africano registraram as maiores marcas nos últimos tempos, após o embargo do petróleo do Irão, estratégia que está sendo usada pelo Ocidente para conter os planos de Teerão de produzir armas nucleares. Esta medida cortou o fornecimento de petróleo da rota de Teerão para Pequim, o que fez a Índia e a China procurar fontes alternativas do produto.

O Petróleo bruto da África Ocidental possui baixo teor de enxofre e é um dos favoritos entre os países de todos os continentes, incluindo América do Norte, Ásia e refinadores europeus.

As importações chinesas de petróleo angolano cresceram em 20% quando comparadas a dezembro/2011, efeito do declínio gradual no abastecimento de petróleo do Irão. Além da China, Taiwan e Japão também têm importado petróleo de Angola, Gabão e Oeste Africano em resposta ao déficit iraniano.

A Nigéria exporta cerca de 50% do petróleo que produz para os EUA, sendo que o petróleo do golfo da Guiné é de excelente qualidade e pode ser utilizado nas refinarias americanas da costa leste. Outros países africanos produtores de petróleo também consideram a América do Norte como principal cliente e exportam cerca de 80 a 95% da sua produção para aquela região.

d. A importância do transporte marítimo no AS

O modal marítimo é imprescindível para a circulação das mercadorias dos países da região do AS, devido ao ganho de escala nas importações e exportações internacionais, além de gerar repercussões macroeconômicas positivas, acelerar a reprodução do capital e contribuir com o processo de internacionalização da economia dos países.

No Brasil, cerca de 95% do comércio exterior é transportado por via marítima. Para se ter uma idéia do que isto representa em termos monetários, em 2011, o comércio exterior brasileiro registrou o recorde de US\$ 482,3 bilhões, sendo 25,7% maior que o ano anterior. As exportações atingiram um valor de US\$ 256,0 bilhões e as importações de US\$ 226,2 bilhões, resultados que também foram recordes relativos nos setores. No ano passado o Brasil passou a ser a sexta economia do mundo, ao ultrapassar o Reino Unido.



Esses resultados da economia brasileira comprovam a progressiva inserção brasileira no comércio internacional como ator de grande relevo.

Num mundo globalizado, onde cada país passa a depender mais do outro, seria imenso o transtorno que ocorreria caso as linhas marítimas do AS fossem interditas. Como seria igualmente caro, se o Brasil diminuísse drasticamente o comércio, por via marítima, de matérias primas, produtos manufaturados e industrializados.

A Ásia foi o principal mercado de destino das exportações brasileiras, que aumentaram 36,3% em relação a 2010. Em seguida foram as regiões da América Latina/Caribe e União Européia, que também tiveram aumento substancial, de 19,1% e 22,7% respectivamente.

e. Os países intervenientes no AS

Apesar de existirem diversos países limítrofes no AS e muitos outros com interesses na região, neste trabalho serão apenas considerados como intervenientes os seguintes países, devido principalmente as suas influências políticas e económicas: África do Sul, Argentina, Brasil, EUA, França, Portugal, Reino Unido e China.

(1) Portugal

Portugal é o mais antigo país com interesse na região, sendo o responsável pelo descobrimento de boa parte das terras ali existentes. Atualmente por meio da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) e devido aos laços de amizade e cooperação com o Brasil, Cabo Verde, Angola, São Tomé e Príncipe e Guiné Bissau tem tentado reforçar a sua posição na região. Atua no caminho da possível afirmação da CPLP nos domínios da segurança e defesa do AS, tendo por respaldo a OTAN. Na área económica pretende criar mecanismos que favoreçam uma cooperação mais alargada entre os países lusófonos, num quadro economicamente vantajoso para todos. Desta forma busca diversificar as suas opções de mercados, e servir de ponte para esses países no mercado europeu, especialmente na área do petróleo e derivados, pesca, recursos minerais, transporte, educação e turismo.

(2) Reino Unido

O Reino Unido tem interesse no AS desde o final do século XVI. Francis Drake teria, muito provavelmente, passado na ilha de Santa Helena na volta final de sua viagem de circum-navegação do mundo (1577–1580). Desde então passou a ocupar várias ilhas até o limite sul deste oceano, próximo ao Oceano Antártico, além de estabelecer bases no continente Antártico. No Mapa da figura 7 é apresentado o cinturão de ilhas Britânicas do



AS: Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Gough, Sandwich do Sul, Geórgia do Sul, Órcadas do Sul e Malvinas. Essas ilhas são pontos estratégicos fundamentais para a Marinha britânica, pois permitem a operação dos navios afastados de suas bases na Europa, conforme ocorreu na Guerra das Malvinas em 1982. Esta grande operação militar, desenvolvida pelo governo Inglês para a retomada das ilhas, demonstra a importância atribuída àquela posição estratégica. Nesse sentido é relevante comentar que a partir do cinturão de ilhas britânicas o Reino Unido pode interferir em todas as linhas de comunicação marítimas que cruzam o AS.



Figura 7 – Mapa do AS que mostra a posição estratégica das ilhas britânicas da região.

A guerra das Malvinas ainda traz más recordações aos países da América do Sul e é motivo de constante contestação do governo argentino. Durante a "Cimeira da Unidade", que inclui o Grupo do Rio¹² e a Comunidade do Caribe (Caricom)¹³, realizada em 2010 na zona turística de Cancun, a presidente Cristina Kirchner voltou a atacar o Reino Unido, acusando o país de violar a lei internacional ao realizar a sondagem de petróleo no

¹² Mecanismo de diálogo e concertação política e interlocutor representativo da América Latina e do Caribe.

¹³ Bloco de cooperação econômica e política, formado por 14 países e seis territórios da região caribenha.



Arquipélago das Malvinas, região em disputa pelos dois países. Esta questão cria um ambiente um pouco desfavorável aos interesses e cooperação com o Reino Unido no AS, nomeadamente entre os países componentes do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL).

Durante visita oficial ao Brasil, em meados de 2011, o vice-primeiro-ministro Nick Clegg, acompanhado do ministro adjunto de Comércio e Investimento, Lord Stephen Green, reforçou a necessidade de aumento de parcerias com o setor energético brasileiro. Segundo as autoridades britânicas, *“o Brasil está ocupando um espaço cada vez mais importante no cenário econômico internacional e, por isso, é necessário um novo impulso nas relações comerciais entre os dois países. Clegg afirma que estreitar as relações com o país, que já foi muito próximo do Reino Unido no século XIX, é um compromisso do governo britânico”*, ainda de acordo com o vice-primeiro-ministro, *“os planos de investimento da Petrobras e do país devem inaugurar uma nova geopolítica na área de petróleo”* (Digital, 2011).

(3) França

A França teve no passado uma influência colonial muito grande na África e mantém acordos de defesa com diversos países da região, entre eles, Camarões, Costa do Marfim, Djibuti, Gabão, República Centro-Africana, Senegal e Togo. Tem ligação mais próxima com o Senegal, onde instalou na capital uma base militar para soldados dos três ramos das Forças Armadas (FA). O porto de Dakar é usado normalmente como ponto de apoio aos navios franceses.

Na América do Sul o Brasil tem mantido relações estreitas com a França nos últimos anos, fruto da aproximação do ex-presidente Lula da Silva com o presidente Sarkozy. Com isso foram assinados três acordos na área estratégica e de cooperação militar: a compra de 50 helicópteros EC-725, desenvolvidos pela *Eurocopter* no valor de 1,890 bilhão de euros, que envolve transferência de tecnologia e participação da indústria brasileira, no caso a Helibras, que produzirá as aeronaves no Brasil; a compra de quatro submarinos convencionais franceses; a transferência de tecnologia para a construção do futuro submarino nuclear brasileiro, já em desenvolvimento. A França também está presente na Guiana Francesa, onde mantém um destacamento naval de capacidade reduzida.

(4) EUA

Os EUA são os detentores da maior Marinha de Guerra do mundo e estão presentes em todos os oceanos. Em 2010, a bacia do AS representou cerca de 34% do total das suas



importações de petróleo¹⁴. É um parceiro militar tradicional do Reino Unido e utiliza as instalações militares daquele país na região. Realiza a vigilância da área por meio de satélites e aeronaves, e está presente no AS participando frequentemente em atividades operativas em conjunto com as demais marinhas da América do Sul e África, de acordo com os interesses do país.

Observa-se a manutenção da política americana contra o terrorismo e defesa do acesso aos principais espaços com recursos energéticos, conforme realizado no Golfo Pérsico.

Em 2008 foi reativada a IV Esquadra, cuja área de operação é o AS e onde operou durante a Segunda Guerra Mundial, juntamente com a Esquadra brasileira. Esta medida gerou descontentamento no Brasil e foi entendida por alguns políticos como agressão à soberania dos países do AS e possível provocação militar. Alguns países da região do AS não são muito favoráveis à política hegemônica dos EUA e surgem alguns sinais de descontentamento contra a estratégia dos norte-americanos.

Cada unidade naval, em consonância com o Direito Internacional e praticado pela diplomacia mundial, é o próprio solo do país de origem, sendo reconhecido internacionalmente. Esta característica é exclusiva do Poder Naval, que representa legalmente o Estado de origem da sua bandeira, em qualquer lugar do planeta. Posto isto, concluímos que o governo americano sinaliza ser importante a sua presença em cada região do mundo por meio do seu Poder Naval, alterando a composição e permanência destas forças de acordo com o nível de interesse do país naquela região. Considera-se então que a ativação da IV Esquadra é um sinal claro do interesse americano no AS, e de acordo com o Almirante Antônio Alberto Marinho Nigro a motivação deveu-se a: *“O avanço tecnológico e a alta dos preços do petróleo justificam a viabilidade econômica da exploração e da produção de óleo e gás de reservas situadas em áreas até há pouco tempo impensáveis, como as do pré-sal. A constatação dessas reservas, nas bacias sedimentares da vertente ocidental do Atlântico Sul, poderá contribuir para a independência dos Estados Unidos em relação ao petróleo do Oriente Médio. Nesta hipótese, a China e a Índia passariam a ser os compradores dominantes daquela região, e a presença naval norte-americana, no Golfo Pérsico e em suas proximidades, seria menos exigente. Como corolário, o foco do interesse da Marinha dos EUA se deslocaria para o Atlântico Sul. Isso justificaria a reativação da IV Esquadra da Marinha dos EUA, subordinada ao Comando Sul das Forças Armadas daquele país”*. (Nigro, 2008)

¹⁴ Fonte: BP Statistical Review of World Energy June 2011, página 18.



Além da reativação da IV Esquadra americana, surgiram outras iniciativas destinadas ao AS, África e América do Sul. Uma destas é o *Millennium Challenge Account*, cujo alvo foi o estratégico Arquipélago de Cabo Verde; outra medida foi a instalação de bases militares na Colômbia, que de acordo com os americanos se destinam ao combate do narcotráfico em apoio ao governo daquele país.

Foi também criado o *United States Africa Command*, cuja missão é reforçar a cooperação em termos de segurança e criar novas oportunidades com os parceiros da África, além de intensificar esforços para trazer paz e segurança para os povos africanos e promover objetivos comuns de crescimento económico, desenvolvimento, saúde, educação e democracia.

Neste contexto considera-se oportuno recorrer a um artigo intitulado “*Oil’s new world order*”, escrito por Daniel Yergin e publicado no jornal americano Washington Post, que mostra a alteração que está ocorrendo no eixo da geopolítica do petróleo, e a importância com que os EUA percebem esse novo mapa petrolífero mundial, onde o AS ganha uma nova dimensão estratégica. Para o Hemisfério Ocidental, este novo desenho significa mais petróleo fluindo no sentido norte a sul e de sul a norte, ao invés de leste a oeste: “*For more than five decades, the world’s oil map has centered on the Middle East. No matter what new energy resources were discovered and developed elsewhere, virtually all forecasts indicated that U.S. reliance on Mideast oil supplies was destined to grow. This seemingly irreversible reality has shaped not only U.S. energy policy and economic policy, but also geopolitics and the entire global economy. But today, what appeared irreversible is being reversed. The outline of a new world oil map is emerging, and it is centered not on the Middle East but on the Western Hemisphere. The new energy axis runs from Alberta, Canada, down through North Dakota and South Texas, past a major new discovery off the coast of French Guyana to huge offshore oil deposits found near Brazil (...) Developing these “pre-salt” resources, as they’ve become known, is a big technical, political and logistical challenge for Brazil, and will require huge investments. But, if development proceeds at a reasonable pace, Brazil could be producing 5 million barrels of oil per day by around 2020, about twice Venezuela’s current output — and more than half the current output of Saudi Arabia. That would make Brazil, not Venezuela, the powerhouse of Latin American oil, and could make it a major exporter to the United States*” (Yergin, 2011).

(5) China

A China está muito distante do AS onde não tem bases, nem presença militar na



região; porém, tem atuado fortemente por intermédio de ações económicas em diversos países do continente africano e da América do Sul. O produto interno bruto (PIB) chinês cresce há vários anos a uma taxa de cerca de 10%. A população da China é a maior do mundo e segundo previsões realizadas no país atingiu cerca de 1,341 bilhões de pessoas em 2011. Este é o maior problema do governo chinês, alimentar, gerar energia, criar emprego e produzir bens de consumo para essa imensa massa humana.

Diante desse cenário expande os seus negócios em todos os continentes por meio de parcerias, importando alimentos e matéria prima e exportando produtos manufaturados e industriais.

Com a região do AS não foi diferente, de onde importou nomeadamente petróleo, minério de ferro, bauxita e alimentos em geral com destaque para a soja, milho e carne bovina.

Em 2009 a China passou a ser o maior parceiro comercial do Brasil, ultrapassando os EUA. Em 2010 a liderança foi consolidada, segundo os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil. O gigante asiático foi o país que mais recebeu exportações brasileiras no ano passado (US\$ 30,8 bilhões), quase 60 % mais que os Estados Unidos (US\$ 19,5 bilhões), que ficou em segundo lugar. Entre os países que mais venderam para o Brasil em 2010, em primeiro lugar ficou os Estados Unidos (US\$ 27,2 bilhões) e em segundo lugar a China (US\$ 25,6 bilhões).

Entre as parcerias económicas da China, merecem ainda destaque as realizadas com os principais países produtores de petróleo da região, entre elas a da empresa estatal venezuelana PDVSA com a *China National Petroleum Corporation*, a da brasileira PETROBRAS com a *China Petroleum & Chemical Corporation*, e com outras empresas de Angola, da Argentina, do Gabão, da Guiné Equatorial, da Nigéria e da República do Congo.

A bacia do AS representou cerca de 25% do total das importações de petróleo do país¹⁵. A China, a despeito da crise financeira mundial, é o principal investidor estrangeiro no espaço económico do AS, concedendo linhas de crédito aos Estados da região e em contrapartida recebe *commodities*¹⁶ e recursos energéticos.

Este modelo de cooperação pragmática foi descrito pelo Coronel Francisco Joaquim da Costa Lopes, em trabalho realizado no IESM, ao citar o visível alargamento de influência da China no espaço do AS, inclusive no Brasil: “A base do sucesso consiste na

¹⁵ Fonte: *BP Statistical Review of World Energy* June 2011, página 18.

¹⁶ Mercadorias, minérios e géneros agrícolas.



desvalorização dos princípios da boa governação e dos direitos humanos privilegiando-se uma reciprocidade de benefícios tipo win-win e a não ingerência nos assuntos internos dos Estados”. No mesmo estudo o autor destaca que alguns observadores já identificaram uma possível militarização do AS: *“a emergência de um neo-colonialismo chinês e por consequência, no quadro securitário será admissível que a longo prazo a China possa impor na região uma presença naval consentânea com o ritmo de alargamento dos seus interesses”* (Lopes, 2010).

(6) Argentina

A Argentina, parceira económica do Brasil e membro atuante do MERCOSUL e da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL), tem destaque na região devido ao seu imenso litoral, segundo maior da área do AS, com os seus 4.989 km de extensão, que lhe confere certa importância estratégica. Possui a terceira população entre os países da América do Sul e é o que possui o segundo maior território. Segundo vários analistas o país tem uma boa base para crescimento no futuro, devido ao seu mercado interno, ao nível de investimento estrangeiro e à capacidade de exportação de produtos manufaturados. É considerado um país emergente e faz parte do grupo dos G20¹⁷.

Após a guerra das Malvinas o poder dos militares foi abalado, o que acabou refletindo no poder militar do país. Porém, a Argentina continua sendo o principal contrapeso à hegemonia brasileira na América do Sul, assumindo um papel importante no equilíbrio geopolítico da região.

(7) África do Sul

A África do Sul é a maior economia da África e o seu PIB é pouco maior que o dobro do PIB de Portugal e corresponde em termos regionais a 1/5 do PIB de toda a África. O país se destaca no continente, que é o mais pobre do mundo e onde estão quase 2/3 das pessoas infectadas pelo vírus HIV do planeta.

O país viveu isolado do mundo em decorrência do regime do *Apartheid*¹⁸, de segregação racial. Porém após as eleições democráticas de 1994 vencidas por Nelson Mandela, o país ganha nova vida e inserção no cenário mundial, retornando no mesmo ano à Comunidade das Nações (*Commonwealth*), de onde havia sido excluída em 1961. Atualmente a África do Sul lidera esta comunidade e também tem posição de destaque na Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC).

¹⁷ Grupo formado pelos ministros de finanças e chefes dos bancos centrais das 19 maiores economias do mundo mais a União Europeia.

¹⁸ Regime de segregação racial adotado na África do Sul de 1948 a 1994.

Apesar da grande diversidade de culturas, idiomas e crenças religiosas existentes no país, a África do Sul alcançou nos últimos anos relativa estabilidade política e desenvolvimento econômico e social.

Como pode ser visto na figura 8, a SADC é composto por 14 países, todos localizados no cone sul do continente africano, tendo com isto maior importância no trabalho acadêmico em questão. É a principal comunidade econômica da região e considerada com a melhor perspectiva de desenvolvimento entre as comunidades africanas¹⁹. Tem por objetivo promover a paz, reforçando e consolidando as afinidades culturais, históricas e sociais. Desenvolver o crescimento econômico e sustentável da região, de modo a aliviar a pobreza e melhorar a qualidade de vida do povo.



Figura 8 – Localização geográfica dos países da SADC²⁰.

No que diz respeito às relações internacionais, faz parte do fórum de diálogo Índia/Brasil/África do Sul (IBAS), iniciativa trilateral entre os três países, desenvolvida com o intuito de promover a cooperação Sul-Sul no combate à pobreza e desenvolvimento social e de posições comuns em assuntos de importância internacional. Além disto, pretende promover oportunidades de comércio e investimento entre as três regiões das quais os países fazem parte, especialmente nas áreas de ciência e tecnologia, agricultura, defesa, energia, saúde, comércio, turismo e transporte.

No quadro geopolítico do AS, a África do Sul é um dos países com importância

¹⁹ Membros da SADC: Angola, Botswana, República Democrática do Congo, Lesoto, Madagascar, Malawi, Maurícia, Moçambique, Namíbia, Suazilândia, Tanzânia, Zâmbia e Zimbabwe.

²⁰ <http://www.sadc-reep.org.za/uploads/images/map.gif>



estratégica regional, devido ao seu potencial militar relativo, a posição e dimensão geográfica, a sua demografia, quinta população do continente e também por seu grau de desenvolvimento económico, social e tecnológico.

f. Síntese Conclusiva

Observamos que o AS teve a sua relevância aumentada nos últimos anos em decorrência das descobertas de grandes reservas de petróleo e gás na PC brasileira e africana, pela abundância de matérias-primas e alimentos nos países limítrofes e pelo crescimento económico de alguns países da região.

Ao analisarmos as reservas mundiais de petróleo, fica evidente a importância geoestratégica do AS, que está localizado, entre a segunda (América do Sul e Central) e quarta (África), maiores reservas do mundo. Esses recursos associados à crescente dependência das maiores economias do planeta em relação ao ouro negro, nomeadamente Estados Unidos, China, Japão e Índia, torna o interesse mundial pela região ainda maior.

Outro entendimento importante a ser considerado é o da relação entre as reservas provadas de petróleo e a produção da região. Nesse quesito a média mundial é de 46 anos de produção global, a da América do Norte é de apenas 18 anos e a da América do Sul e Central é atualmente a maior do mundo, cerca de 94 anos, tendo superado recentemente a do Oriente Médio. Essa escassez futura de petróleo poderá gerar uma crise internacional, caso não sejam descobertas outras reservas importantes.

No campo político e religioso, a região do AS é menos suscetível às tensões provocadas por grupos radicais como as que assolam o Oriente Médio, principal reserva mundial.

Em função de todos esses aspetos apresentados, diversos países do mundo, não pertencentes à região do AS, passaram a olhar a região com maior interesse, com destaque especial para os EUA, China, Reino Unido e França. Estes países seguem estratégias próprias e procuram alargar as suas posições no AS, criando áreas de influência, com ações centradas nos setores ligados à política, economia, social, segurança e defesa.

Nesse sentido convém citar a reativação da IV Frota Americana e o investimento crescente da China em diversos países da região. Alguns consideram inclusive a possibilidade de uma presença naval chinesa no AS a longo prazo, proporcional ao ritmo de alargamento dos seus interesses na área. Esse conflito de interesses poderá causar a militarização na região nos próximos anos.

Fica assim provada a hipótese 2, subjacente à QD 2.



3. A MB e os desafios decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do AS

Como visto no capítulo anterior, o AS está sofrendo uma transformação muito rápida em termos de importância geoestratégica e países importantes do mundo passaram a observar a região com maior atenção. Diante deste cenário, a MB está se preparando para enfrentar desafios futuros, conforme a seguir se apresenta.

a. Missão e visão de futuro da Marinha

Para melhor situar a destinação constitucional da MB e suas atribuições na paz e na guerra, considera-se fundamental citar a missão da MB: *"Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria. Estar pronta para atuar na garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; atuar em ações sob a égide de organismos internacionais e em apoio à política externa do País; e cumprir as atribuições subsidiárias previstas em Lei, com ênfase naquelas relacionadas à Autoridade Marítima, a fim de contribuir para a salvaguarda dos interesses nacionais"* (Brasil, 2012).

Assim a MB tem a responsabilidade e o dever de patrulhar e proteger toda a Amazônia Azul, uma área de aproximadamente 4,5 milhões de km². Esta responsabilidade é alargada quando considerada a importância das reservas de petróleo da PC brasileira e o papel dos transportes marítimos na economia do país, conforme apresentado no capítulo anterior.

Diante desse enorme desafio, convém apresentar as perspectivas da instituição, por meio da visão de futuro da MB: *"A Marinha do Brasil será uma Força moderna, equilibrada e balanceada, e deverá dispor de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais compatíveis com a inserção político-estratégica do nosso País no cenário internacional e, em sintonia com os anseios da sociedade brasileira, estará permanentemente pronta para atuar no mar e em águas interiores, de forma singular ou conjunta, de modo a atender aos propósitos estatuídos na sua missão"* (Brasil, 2012).

b. A situação atual da MB

A MB é a maior marinha da América Latina e para cumprir a sua missão, de acordo com dados Anuário Estatístico da Marinha 2010/2011 (ANEMAR), conta atualmente com um efetivo de 65.980 militares, sendo 8.963 oficiais e 57.017 praças. Nos últimos dois anos houve um aumento do efetivo em cerca 22% sobre o total, que corresponde a 12.000 militares. Cabe ressaltar que desse total 15.989 militares pertencem ao Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), sendo 820 oficiais e 15.169 praças. Entretanto, o número de funcionários



civis, tem caído desde 1994, quando atingiu o patamar máximo de cerca de 13.000 funcionários, para valores próximos a 7.800 funcionários civis de hoje em dia, o que representa uma redução de 40% em relação ao número inicial.

A MB é comandada por um Almirante-de-Esquadra, Comandante da Marinha (CM) e logo abaixo na hierarquia da Força está o Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), substituto eventual do CM. Em termos de organização é dividida em seis órgãos de direção geral, o Comando de Operações Navais (CON), a Diretoria Geral do Material da Marinha (DGMM), a Secretaria-Geral da Marinha (SGM), a Diretoria Geral do Pessoal da Marinha (DGPM), Diretoria Geral de Navegação (DGN) e Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN). Abaixo destes órgãos de direção geral estão subordinadas as diversas Organizações Militares (OM) da MB, num total de 378 OM. Na figura 9 podemos visualizar o Organograma Simplificado das OM da MB.

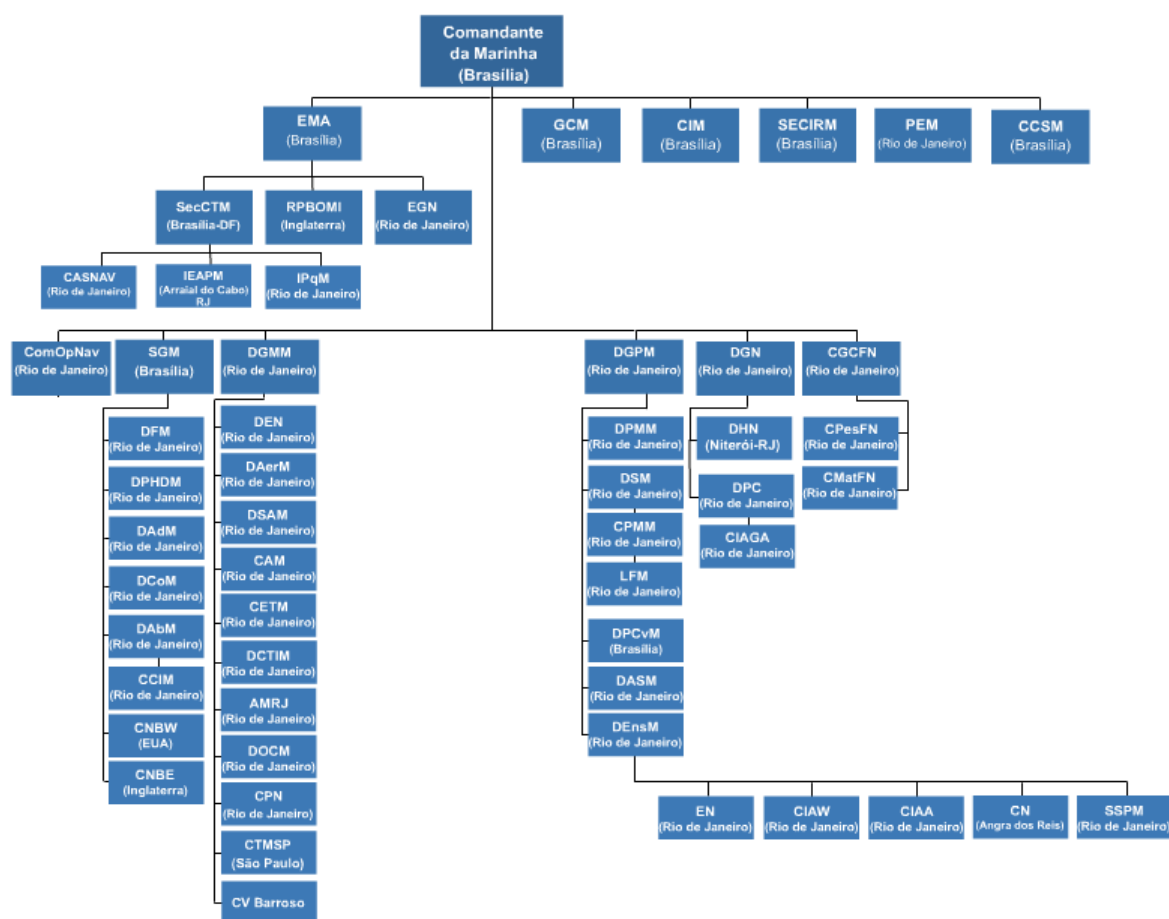


Figura 9 – Organograma simplificado da MB²¹.

A distribuição detalhada de todas as OM da MB, de acordo com a área de subordinação, pode ser acessada na página eletrônica da MB²².

²¹ http://www.mar.mil.br/menu_h/organizacoes/organizacoes_mb.htm

²² http://www.mar.mil.br/menu_h/organizacoes/OrgMB_pdf/organograma.pdf



Em termos de meios navais, a MB conta atualmente com um inventário de 99 navios, divididos em várias classes, começando por um navio aeródromo, nove fragatas, cinco navios anfíbios, dois navios tanques, sete corvetas, cinco submarinos convencionais, um navio de socorro submarino, um navio escola, um veleiro oceânico, quatro rebocadores de alto-mar, 24 NPa, cinco navios-patrolha fluviais, seis navios-varredores, um monitor, um navio de apoio logístico fluvial, cinco navios de assistência hospitalar, dois navios de transporte fluvial, um navio auxiliar, um navio polar, oito navios hidro/oceanográfico dedicados a pesquisa, cinco navios balizadores, três avisos de instrução e um aviso de pesquisa. Muitos desses navios estão próximos do final de sua vida útil na MB e necessitam de modernização ou substituição a curto e médio prazo.

Esses navios estão detalhados por nome, classe e silhueta na página eletrônica da MB²³.

Em relação aos meios operativos possui ainda um grupamento de mergulhadores de combate, cinco esquadrões de helicópteros e um esquadrão de aviões que pode operar embarcado do navio aeródromo. O CFN possui uma divisão anfíbia pronta para emprego.

c. Iniciativas governamentais e da MB

O governo brasileiro começou a se preocupar mais com a defesa da nação, em virtude do movimento recente de alguns países para criar áreas de influência na América do Sul. A Rússia aproximou-se da Venezuela, os Estados Unidos mantêm bases na Argentina, Colômbia, Equador e Paraguai. A China tenta se aproximar da Argentina, Uruguai e até mesmo do Brasil.

O Brasil procura se manter afastado dessas relações de influência, e tem uma visão futura de maior independência para os países da região. Como resultado desta forma de pensar, firmou uma parceria estratégica com a França, para a compra de equipamentos militares. Com isto o Governo Brasileiro dá mostras que pretende equipar as suas FA com os meios necessários para fazer valer os seus interesses.

Foi então criada em dezembro de 2008 pelo Ministério da Defesa do Brasil (MD) a Estratégia Nacional de Defesa (END), organizada basicamente em torno de três eixos estruturantes. O primeiro estabeleceu diretrizes para a organização e orientação das FA, para melhor desempenharem os seus deveres constitucionais, tanto na paz, como na guerra. O segundo fez referência à reestruturação da indústria de defesa brasileira, para garantir que as necessidades de equipamentos e materiais das FA fossem preferencialmente

²³ http://www.mar.mil.br/menu_h/navios/menu_navios_mb.htm



baseadas em tecnologias sob domínio do país. E o terceiro, tratava da composição dos efetivos das FA e da situação futura do Serviço Militar Obrigatório.

Tomando por base o primeiro eixo, foram determinadas várias ações às FA, com destaque para a elaboração dos Planos de Equipamento e Articulação de cada ramo, que deveriam contemplar uma proposta de distribuição espacial das instalações militares e de quantificação dos meios necessários ao atendimento eficaz das Hipóteses de Emprego específicas de cada Força, além de rever a composição dos seus efetivos, a partir de uma política de otimização do emprego de recursos humanos (Defesa, 2008).

A MB, baseada nas orientações recebidas do MD, estudou, idealizou e apresentou no final de 2010 o Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (PAEMB), para o período de 2010 a 2030. Esse plano foi subdividido em ações de curto prazo (2010-2014), de médio prazo (2015-2022) e de longo prazo (2023-2030).

Na elaboração desse documento foram ponderadas todas as ações necessárias para a expansão e redistribuição de suas OM, para o reaparelhamento dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais e para o incremento e qualificação de pessoal, consoante com a missão atribuída à Força.

No plano está previsto a ampliação do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), para cumprir a orientação da END de desenvolver o trinômio mobilidade, monitoramento/controle e presença. Para tal, fará uso de aeronaves e veículos aéreos não-tripulados, além de radares fixos (Defesa, 2008).

O PAEMB foi estruturado para garantir uma maior presença e controle da faixa de mar e PC brasileira compreendida entre as cidades de Santos (SP) e Vitória (ES) e nas proximidades da foz do Rio Amazonas. Essas regiões têm grande importância estratégica, a primeira por ser a área focal de exploração de petróleo e gás no Brasil e a segunda por dar acesso ao interior do país, por meio dos rios da Bacia Amazônica. Em consonância com as prioridades estabelecidas pela MB para a distribuição dos meios e OM, está previsto a implantação de uma nova Esquadra e uma nova Divisão Anfíbia na Região Norte do País, próximo da foz do Rio Amazonas, acompanhada das OM operativas e de apoio logístico necessárias.

Esse plano é muito ambicioso e prevê pessoal e meios necessários para a MB fazer frente aos novos desafios que se apresentam em função do aumento da relevância geoestratégica do AS e se atendido na sua integridade, certamente preencherá o perigoso vazio de poder existente no AS. Para se ter uma ideia de sua dimensão, serão necessários investimentos da ordem de R\$ 223,5 bilhões até 2030, ou seja, cerca de 90 bilhões de



euros. Esse valor foi apresentado pelo CEMA durante audiência pública realizada em novembro de 2011 na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado Federal brasileiro (senado, 2011).

Traduzindo o PAEMB em termos de meios navais, estamos a falar na construção ou aquisição de dois navios-aeródromos, quatro navios de apoio logístico, 30 navios do tipo escolta (fragatas e corvetas), 15 submarinos convencionais, cinco submarinos nucleares e 62 NPa.

No que diz respeito ao pessoal necessário para guarnecer as novas OM e meios operativos, é intenção da MB aumentar a sua capacidade de recrutamento, formação militar e capacitação profissional de recursos humanos, por meio da ampliação e modernização das OM de ensino existentes e da construção de novas Escolas de Formação e Centros de Instrução. Esse novo efetivo não será assimilado de uma só vez pela Força, pois causaria distorções no fluxo de carreira dos militares, estando então previsto para ser absorvido ao longo de trinta anos, duração normal da carreira militar.

A MB enviou o PAEMB ao MD em 2010. O documento está sendo consolidado com os planos equivalentes das demais Forças de modo a constituir o Plano de Articulação e Equipamento da Defesa (PAED). O documento final será encaminhado sob a forma de projeto de lei ao Congresso Nacional, após aprovação do Presidente da República. Se aprovado ganhará força de lei, e com isso a garantia do fluxo de recursos necessários a continuidade do projeto de reaparelhamento da MB, capacitando a instituição com os meios necessários para os desafios do século XXI.

d. Metas alcançadas recentemente pela MB

Conforme comentado, até ao final do PAEMB em 2030, a MB tem a previsão de dispor de 62 NPa, que serão usados para ação de presença e patrulha da Amazônia Azul. Atualmente a Força possui 24 navios com essa finalidade, sendo que os dois primeiros navios da classe de 500 Ton., NPa Macaé, que deu nome a classe e NPa Macau, construídos pelo estaleiro INACE do Ceará, foram incorporados recentemente à Força e são frutos da nova END, materializados pela MB no PAEMB.

No dia 16 de dezembro de 2011, foi assinado o Termo Aditivo para a construção do 7º NPa da Classe “Macaé”, no Estaleiro Ilha S/A (EISA), situado no estado do Rio de Janeiro. Com isso, após a assinatura do contrato acima, o estaleiro EISA soma cinco NPa da classe “Macaé” no seu cartel de encomendas. O estaleiro tem previsão de entregar o primeiro navio contratado no final deste ano e os demais, de seis em seis meses.



Figura 10 – NPa Macaé.

Estas embarcações (figura 10) serão empregadas em operações de patrulha, com enfoque para a área marítima próxima às plataformas de exploração de petróleo e gás na PC brasileira. Também serão usadas para a defesa dos portos e na fiscalização e repressão de atividades ilícitas (pesca ilegal, contrabando, narcotráfico, terrorismo e poluição ambiental), além de realizar operações de busca e salvamento na área de responsabilidade do Brasil.

A construção desses navios em estaleiros brasileiros é coerente com a END, pois incentiva à indústria brasileira de defesa e construção naval, consideradas estratégicas. Outro fator de força é a geração de empregos, que contribui com o programa social da presidente Dilma.

Cabe ressaltar que o projeto desses navios foi desenvolvido pela empresa *Constructions Mécaniques de Normandie*, de origem francesa e suas características principais são:

- Comprimento total: 54,20 m;
- Boca moldada: 8,00 m;
- Calado máximo: 2,48 m;
- Deslocamento carregado: 500 t;
- Velocidade máxima mantida: 21 nós;
- Tripulação: 35 militares, mais oito acomodações extras; e
- Armamento: um canhão de 40 mm e duas metralhadoras de 20 mm.

Outra realização recente da MB digna de nota, foi a compra de oportunidade ocorrida em dezembro de 2011, de três navios-patrulha oceânicos (NPaOc) da classe *Port*



of Spain, construídos pela empresa inglesa *BAE Systems Surface Ships International Limited* a um custo de 387 milhões de reais (161 milhões de euros). Esses navios haviam sido encomendados pela Guarda Costeira de Trinidad-Tobago, que, entretanto, cancelou o contrato quando os mesmos já se encontravam em provas de mar, na fase final de entrega. O primeiro navio será recebido até julho de 2012, (figura 11).



Figura 11 – NPaOc Amazonas.

Seguem abaixo os dados característicos dessa embarcação, extraídos da página eletrônica do estaleiro construtor (*Offshore Patrol Vessel datasheet*, 2011):

- Deslocamento - 1.800 toneladas;
- Velocidade máxima - 25 nós;
- Comprimento - 90 metros;
- Boca - 13,5 metros;
- Tripulação - 70 oficiais e praças;
- Convés de vôo com 20 metros de comprimento;
- Lancha do tipo *Pacific 24* - 39 nós;
- Armamento principal - 1 canhão de 30 mm e;
- Armamento secundário - 2 canhões de 25 mm;

e. Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB)

Na elaboração do PAEMB, em consonância com a END, foi considerada prioritária a tarefa de “negar o uso do mar ao inimigo” entre todas as tarefas do poder naval. Em função disso, a MB decidiu pelo desenvolvimento de submarinos, arma considerada fundamental para a tarefa recebida. Surge então, em 2008, a parceria estratégica com o



governo da França, que deu início ao PROSUB e, para a sua consecução, a MB firmou contrato com a *Direction des Constructions Navales et Services* (DCNS), empresa francesa que detém alta tecnologia na construção de submarinos. A DCNS se associou a empresa *Odebrecht* e formou a empresa Itaguaí Construções Navais, consórcio responsável pelo projeto como um todo.

O PROSUB vai custar 6,7 bilhões de euros ao Brasil e tem por objetivo a construção de uma base de Submarinos e de um Estaleiro na cidade de Itaguaí, estado do Rio de Janeiro, a construção de quatro submarinos convencionais da classe *Scorpène* no país e o desenvolvimento do projeto de um submarino nuclear, no qual a França se comprometeu a transferir tecnologia, viabilizando dessa forma a construção do futuro submarino de propulsão nuclear no Brasil. Cabe ressaltar que apenas cinco países no mundo dominam essa tecnologia²⁴ e que o projeto do reator do submarino é exclusivamente brasileiro.

A primeira fase do projeto, construção da Base e do estaleiro, tem previsão de conclusão em 2015 e está sendo realizada pela construtora Odebrecht, sob supervisão da DCNS e MB. O primeiro dos quatro submarinos convencionais tem previsão de ser entregue a MB em 2017 e os próximos, a cada dezoito meses. O primeiro submarino com propulsão nuclear está previsto para ficar pronto apenas em 2023.

A figura 12 mostra a situação atual das obras e uma projeção de como ficará após a conclusão.



Figura 12 – PROSUB.

²⁴ Países que possuem tecnologia de construção de submarinos nucleares: China, Estados Unidos, França, Inglaterra e Rússia.



Em 14 de Julho de 2011, durante cerimônia que deu início a construção do primeiro submarino convencional Francês no Brasil, a presidente Dilma Rousseff fez a seguinte declaração: “Hoje é um momento histórico para o Brasil (...) Nosso interesse é de garantir a segurança de nossas riquezas, de defesa nacional, jamais de ataque”, que demonstra a importância emprestada pelo governo ao programa e a preocupação em relação aos recursos econômicos existentes na PC brasileira (Grellet, 2011).

Porém, mesmo com essa relevância, algumas vezes faltaram recursos do governo para a continuidade do projeto, em função de cortes no orçamento previstos para o ano corrente, tendo o mesmo que ser suportado pelo orçamento da MB. Isso ocorre para evitar pesadas multas aplicadas por parte da DCNS, em caso de atraso nas prestações.

Sensibilizar o governo de modo a garantir os recursos necessários para dar continuidade ao PROSUB e, ao mesmo tempo, ter sobra de orçamento para os outros projetos de manutenção e desenvolvimento da Força, constituem-se, hoje em dia, uns dos principais desafios da MB.

f. Programa de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER)

Dando continuidade ao PAEMB, a MB reativou no final de 2011 o PROSUPER, segundo maior programa da Força, que prevê a construção no Brasil, com transferência de tecnologia, de cinco escoltas com deslocamento de até 6.000 ton., um navio de apoio logístico e cinco NaPOc de 1800 ton. Para tal, a MB busca um acordo entre governos, de modo a garantir o financiamento para o programa, que prevê gastos na ordem de 2,8 bilhões de euros.

O programa ainda se encontra na sua fase inicial e a MB já recebeu diversas propostas de estaleiros italianos, coreanos, franceses, alemães, espanhóis, holandeses e ingleses. Os navios previstos no PROSUPER substituirão as fragatas classe Niterói e Greenhalgh, que têm baixa prevista para o período de 2020 a 2026 e o NDD Rio de Janeiro, que em breve será desativado.

Nos próximos anos, a MB tem previsão de prosseguir com a renovação dos seus meios navais, inclusive de unidades de maior porte, como os navios-aeródromos e os navios de propósito múltiplos.

g. O maior desafio da MB

O Brasil é um país com profundos desequilíbrios sociais, especialmente nas áreas de educação, saúde e habitação. Essas distorções começaram a ser combatidas nos últimos dois governos do Brasil que investiram muito na área social do país. O governo atual da



presidente Dilma Rousseff dá mostras que essa política será mantida ao divulgar o slogan do programa de governo, lançado no começo do ano passado que é: “*Brasil – país rico é país sem pobreza*” (planalto, 2011).

Ao se analisar o Programa Plurianual 2012-2015, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, identificamos que 56,8% do orçamento previsto para o período está direcionado para a área social e apenas 1,17% para a Política de Defesa Nacional (PDN), o que equivale a 2,6 trilhões²⁵ de reais (1,08 trilhões de euros) para a área social e 53 bilhões de reais (22,08 bilhões de euros) para a Defesa. Em termos de orçamento aprovado para o ano de 2012, a área de Defesa tem a previsão de receber 15,47 bilhões de reais (6,45 bilhões de euros).

Outra consideração importante é que valor orçamentado não significa recursos efetivamente entregues à defesa. No Brasil, o que se tem visto ao longo dos anos é que na eventualidade de uma necessidade de corte de gastos no orçamento do país por uma necessidade qualquer, uma das primeiras áreas a terem o seu orçamento reduzido é a militar.

No período de 2006 a 2010, o gasto com defesa cresceu cerca de 18%, evoluindo 0,71% para 0,84% do PIB. Parece um percentual expressivo de crescimento, porém se comparado em valores absolutos com outros países nem tanto; dos quinze países que mais gastaram com defesa no mundo em 2008, o Brasil é o décimo terceiro colocado (tabela 6). A coluna da direita apresenta o percentual de gasto do país em relação ao gasto mundial que é de 1464 bilhões de dólares (Institute, 2008).

Tabela 6 – Países que mais gastaram com defesa no mundo em 2008.

Posição	País	Despesas militares em bilhões de dólares	Percentual em relação ao gasto mundial (%)
1	USA	607.0	41.5
2	China	84.9	5.8
3	França	65.7	4.5
4	Reino Unido	65.3	4.5
5	Rússia	58.6	4.0
6	Alemanha	46.8	3.2
7	Japão	46.3	3.2
8	Itália	40.6	2.8
9	Arábia Saudita	38.2	2.6
10	Índia	30.0	2.1
11	Coreia do Sul	28.9	2
12	Turquia	25.4	2
13	Brasil	25.3	2
14	Austrália	20.7	2
15	Canadá	18.6	1

²⁵ 1 Trilhão = 1.000.000.000.000



Por outro lado, ao se estudar o gráfico da figura 13, que apresenta o percentual de crescimento dos gastos militares por regiões em 2010, percebemos que a América do Sul foi a que apresentou maior resultado, seguida da África. Esses dados confirmam o início de uma militarização da região do AS.

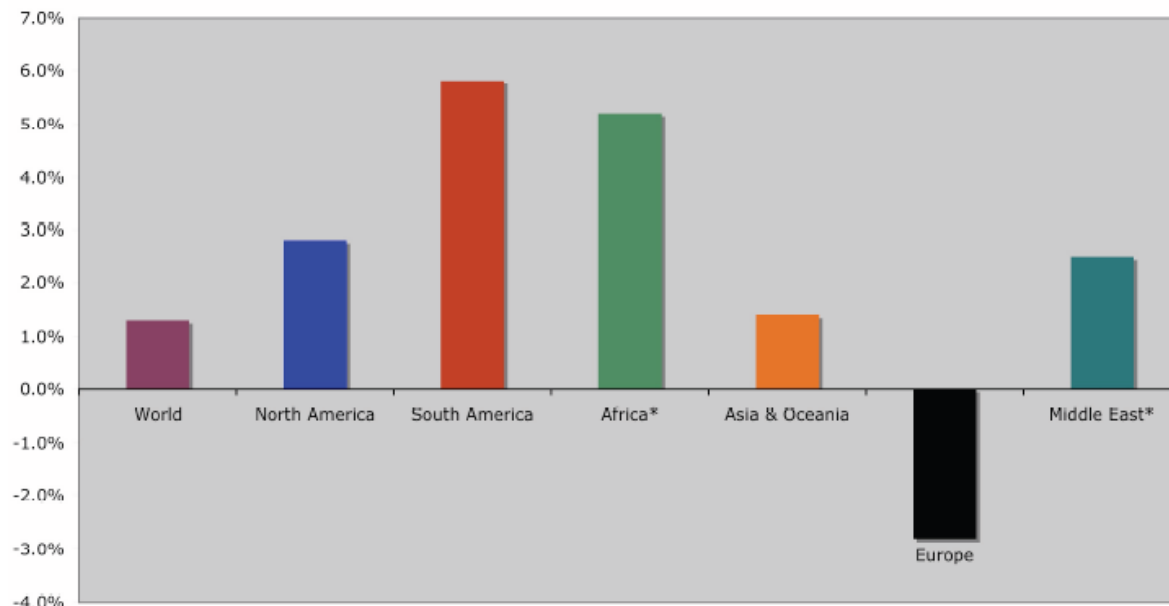


Figura 13 – Percentual de crescimento dos gastos militares por regiões em 2010²⁶.

Nesse contexto, considera-se oportuno recorrer ao texto extraído do *Stockholm International Peace Research Institute* (SIPRI): “*The region with the largest increase in military expenditure in 2010 was South America, with a 5.8 per cent increase in real terms, reaching a total of \$63.3 billion. Between 2001 and 2009, regional military spending increased by an annual average of 3.7 per cent. This accelerating increase in South America is surprising given the lack of real military threats to most states in the region, and the existence of more pressing social needs*”, que expressa surpresa com o gasto militar, devido às imensas carências sociais da região (Institute, SIPRI, 2011).

O Brasil, país cujas prioridades orçamentárias foram direcionadas para a área social, e onde existem ainda muitas barreiras fundamentais para serem superadas nesse setor, terá muitas dificuldades para atender os recursos necessários para implementar integralmente as metas definidas na END. Esse é o maior desafio que a MB terá de superar nos próximos anos.

Ítalo Pesce, Especialista em Relações Internacionais, expressou a sua opinião a respeito desse tema no artigo “*Desafios para a Marinha do Brasil nos próximos anos*”, conforme descrito “*A implementação do Plano de Articulação e Equipamento da Marinha*

²⁶ Fonte: SIPRI, 2010.



do Brasil (PAEMB) vem sendo dificultada pelos baixos orçamentos e pela baixa prioridade atribuída à Defesa no País. A Marinha teria estabelecido como meta prioritária a obtenção de um mínimo de 61 navios de superfície e cinco submarinos. Tais unidades devem constar do Plano de Articulação e Equipamento da Defesa (PAED), em fase inicial de elaboração” (Pesce, 2012).

O Almirante Mario Cesar Flores, ex-ministro da MB, também tem uma visão pessimista sobre o assunto, pois não acredita em grandes gastos militares em países democráticos, onde a área social ainda é muito carente: *“Países de recursos limitados e pressionados por forte carga social têm que ser parcimoniosos nos gastos militares (Brasil). Muito dispêndio militar sem riqueza compatível e com mau atendimento do povo, só com autoritarismo (China e Coréia do Norte)”* (Flores, 2002).

A MB procura defender o PAEMB sob o ponto de vista económico, pois contribuirá de forma expressiva com a indústria nacional, especialmente a de construção naval e defesa. A ampliação dessas indústrias provocará o crescimento de outros setores da economia nacional. O PAEMB proporcionará os elementos necessários para o desenvolvimento de pólos tecnológicos associados aos sistemas de controle, eletrônica, armamento e propulsão nuclear das unidades navais, considerados estratégicos para a manutenção da soberania de um país. No campo social, muitos empregos serão gerados, tanto na área civil como na militar. Todas as dinâmicas económicas envolvidas no processo de construção e manutenção dessas novas OM e meios operativos renderão cerca de 7,5 bilhões de reais por ano (3,13 bilhões de euros/ano) em arrecadação de impostos para o governo.

Outro recurso que a MB tem utilizado para sensibilizar a opinião pública e a classe política da importância do mar, para o cidadão e para o Brasil, e com isso angariar fundos para a instituição desenvolver os seus projetos, é o PROMAR, que tem por objetivo desenvolver a mentalidade marítima do povo brasileiro e por consequência a dos seus representantes, os políticos. O PROMAR tem por propósito: *“Estimular, por meio de ações planejadas, objetivas e continuadas, o desenvolvimento de uma mentalidade marítima na população brasileira, consentânea com os interesses nacionais e voltadas para um maior conhecimento do mar e seus recursos, da sua importância para o Brasil, da responsabilidade de sua exploração racional e sustentável e da consciência da necessidade de preservá-lo”* (promar, 2012). O programa atua na área da divulgação do trabalho desenvolvido pela MB e na conscientização da população brasileira sobre a importância da mesma, de forma a valorizar e fortalecer a instituição como um todo.



h. Síntese Conclusiva

O governo brasileiro e a MB, diante do rápido aumento de importância geoestratégica do AS, tomaram medidas para se precaver e responder aos novos desafios que se apresentaram na região.

Em 2008 foram estabelecidas novas diretrizes estratégicas para as FA por meio da nova END. A MB, com base na END, desenvolveu o PAEMB e o PROSUB.

A imensa área oceânica, em cujo leito se encontra a PC brasileira, traz grandes responsabilidades para a MB, que tem a tarefa de proteger os interesses do Brasil no mar. O PAEMB é o principal vetor da MB para fazer frente a esses novos desafios. É um programa ambicioso, com grandes reflexos na área de pessoal e material da MB.

Foi estruturado para garantir uma maior presença e controle na área marítima compreendida entre as cidades de Santos (SP) e Vitória (ES) e nas proximidades da foz do Rio Amazonas, regiões com grande importância estratégica.

Nesse sentido a MB privilegiou a tarefa de “negar o uso do mar ao inimigo” e criou o PROSUB, atualmente em execução. O projeto é igualmente grandioso e visa à construção de quatro submarinos convencionais e de um submarino nuclear no país, além de uma base e estaleiro dedicados a esses serviços.

Na sequência de ações para se modernizar, a MB deu início em 2011 ao PROSUPER, que visa à construção no país de meios navais de superfície, e que atualmente depende de recursos para avançar. Algumas metas foram alcançadas recentemente, nomeadamente a aquisição e construção de novos NPa com capacidade oceânica.

Porém, muito ainda falta a ser feito e o maior desafio que terá de ser superado é a adequação do orçamento do país com as suas necessidades sociais e de defesa. Nesse contexto, é necessária a participação ativa da MB na sensibilização da opinião pública e da classe política, de modo a se beneficiar de uma política continuada de defesa e segurança nacional, respaldada por leis, que garantam os recursos necessários para o desenvolvimento da END e assim viabilizar o PAEMB, fundamental para dotar a MB com os meios navais, aeronavais e de fuzileiros necessários ao cumprimento de sua missão, num ambiente geoestratégico de crescente importância.

Fica assim provada a hipótese 3, subjacente à QD 3.



4. Conclusões

Verificamos que o Brasil nos seus primórdios tinha grande mentalidade marítima, principalmente devido a sua origem histórica. A ocupação e defesa do imenso litoral, o comércio de produtos primários e as guerras para a consolidação da independência reforçaram ainda mais essa característica.

Porém, com o passar dos anos, ocorreu a degradação dessa mentalidade, em decorrência de diversos fatores, entre eles a ocupação do interior do país e a influência do índio e do negro na formação da população brasileira.

Com isso o Brasil ficou muitos anos de “costas para o mar” e somente nos últimos 15 anos parece ter acordado para a importância do mar para o país. Esta mudança de atitude tem relação com a atividade petrolífera desenvolvida na PC brasileira, onde, a cada dia, mais brasileiros estão envolvidos direta ou indiretamente com a produção e prospecção de petróleo.

Entretanto, de acordo com pesquisa realizada recentemente no país, chegamos a conclusão de que o brasileiro não tem, na medida certa, consciência da importância do mar para o Brasil, além de não conhecer, de um modo geral, os direitos e deveres que o Brasil tem sobre o mar, bem como o seu valor estratégico e económico para o desenvolvimento do país, como se provou no primeiro capítulo.

Observamos que o AS teve a sua relevância geoestratégica aumentada nos últimos anos, por conta da crescente necessidade mundial de energia e da dependência das maiores economias do planeta em relação ao petróleo, nomeadamente Estados Unidos, China, Japão e Índia. Diante desse cenário, as descobertas de grandes reservas de petróleo na plataforma continental brasileira e africana ganharam maior relevo.

Ao analisarmos a distribuição mundial das reservas de petróleo, fica ainda mais evidente a importância geoestratégica do AS, pois está posicionado entre a segunda e quarta maiores reservas e por ser uma área livre de tensões políticas e religiosas, como as que assolam o Oriente Médio, principal reserva mundial.

Em função de todos esses aspetos apresentados, diversos países do mundo, passaram a olhar a região do AS com maior interesse e seguem estratégias próprias, com objetivo de alargar as suas áreas de influência, com ações centradas nos seguintes setores: político, económico, social, de segurança e de defesa. Essas ações podem gerar um conflito de interesses e por consequência a militarização da região nos próximos anos, como ficou demonstrado no segundo capítulo.



O governo brasileiro e a MB, diante do aumento da importância geoestratégica do AS, tomaram medidas necessárias para responder aos novos desafios que se apresentaram na região. Em 2008, foram estabelecidas novas diretrizes estratégicas para as FA por meio da END.

A MB, com base na END e diante do imenso desafio de patrulhar e proteger a “Amazônia Azul”, desenvolveu o PAEMB, principal vetor da Força para fazer frente à nova dimensão geoestratégica do AS.

O PAEMB é um programa ambicioso, com grandes reflexos na área de pessoal e material, fundamental para dotar a MB com os meios navais, aeronavais e de fuzileiros necessários ao cumprimento de sua missão nesse novo ambiente estratégico. Estão embutidos neste plano o PROSUB e o PROSUPER.

O PROSUB, atualmente em execução, é também um projeto grandioso e visa à construção de quatro submarinos convencionais e de um submarino nuclear no país, além de uma base e estaleiro dedicados a esses serviços. O programa tem por objetivo dotar a MB dos meios essenciais para cumprir a orientação da END de “negar uso do mar ao inimigo”.

O PROSUPER, iniciado em 2011, visa à construção, no país, de meios navais de superfície necessários para a revitalização e modernização da Esquadra e, atualmente, depende de recursos para avançar.

Vimos, portanto, que há uma longa jornada para a superação do maior desafio da MB, ou seja, a adequação do orçamento do país com as suas necessidades sociais e de defesa. Nesse contexto, uma política continuada de defesa e segurança nacional se faz necessária, respaldada por leis, de modo a garantir os recursos essenciais para o desenvolvimento da END e, por consequência, do PAEMB, conforme apresentado no terceiro capítulo.

Conclui-se, desta forma, que a questão central foi respondida por meio da validação²⁷ das três hipóteses formuladas e abordadas nos capítulos 1, 2 e 3.

Como corolário deste trabalho, consideramos prioritário o desenvolvimento de políticas governamentais, com participação ainda maior da MB, voltadas para o desenvolvimento da mentalidade marítima do povo brasileiro, de forma que todos passem a ter a real apreciação da importância do mar para o Brasil.

Somente com essa conscientização, o poder político atuará de forma mais aguda, com o apoio da opinião pública, no aporte dos recursos necessários para a área de

²⁷ A “Matriz de Validação” encontra-se no Apêndice 2.



segurança e defesa do país, condição *sine qua non* para que o Brasil tenha na MB um instrumento devidamente capacitado para fazer face aos desafios decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do AS.



BIBLIOGRAFIA

- Atlântico Norte e Atlântico Sul - Geopolítica e Estratégia*. (1989). Lisboa: Marinha - Instituto Superior de Guerra.
- BRASIL (2005). Decreto nº 5.484 de 30 de Junho de 2005. Política de Defesa Nacional. Brasília, DF: Diário Oficial da República Federativa do Brasil. 01 Jul. 2005.
- Brasil, M. d. (14 de abril de 2012). *Marinha do Brasil*. Obtido em 14 de abril de 2012, de Marinha do Brasil :
https://www.mar.mil.br/menu_v/instituicao/missao_visao_mb.htm
- Castro, T. d. (1996). Atlântico Sul: Geopolítica e Geoestratégia. *Revista da Escola Superior de Guerra*.
- CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.
http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/multilaterais/direito-do-mar/m_487
- Defesa, M. d. (18 de dezembro de 2008). *Estratégia Nacional de Defesa*. Obtido em 14 de abril de 2012, de Ministério da Defesa:
http://www.defesa.gov.br/projetosweb/estrategia/arquivos/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf
- Digital, M. M. (22 de junho de 2011). *Monitor Mercantil Digital*. Obtido em 19 de abril de 2012, de Monitor Mercantil:
<http://www.monitormercantil.com.br/mostranoticia.php?id=96679>
- Flores, M. C. (2002). Defesa Nacional na Ordem do Século XXI. In M. C. Flores, *Reflexões Estratégicas -repensando a defesa nacional* (p. 20). São Paulo: É Realizações.
- Grellet, F. (16 de julho de 2011). <http://www.folha.uol.com.br/>. Obtido em 15 de abril de 2012, de Folha.com: <http://www1.folha.uol.com.br/poder/944718-submarino-e-para-seguranca-das-riquezas-diz-dilma.shtml>
- Institute, S. I. (2008). *SIPRI*. Obtido em 15 de abril de 2012, de Stockholm International Peace Research Institute: <http://www.sipri.org/yearbook/2009/05/05A>
- Institute, S. I. (11 de abril de 2011). *SIPRI*. Obtido em 19 de abril de 2012, de Stockholm International Peace Research Institute:
<http://www.sipri.org/research/armaments/milex/factsheet2010>
- Lopes, F. J. (abril de 2010). A importância do Triângulo Portugal-PALOP-Brasil como garante de segurança do Atlântico Sul. Possibilidades de afirmação da CPLP no



- domínio da Defesa no Atlântico Sul. Instituto de Estudos Superiores Militares, Lisboa, 23-24.
- Nigro, a. A. (2008). Geopolítica no Atlântico Sul . *Monitor Mercantil*, 2.
- Oceanos, C. N. (2008). *O Brasil e o Mar no Século XXI - Relatório aos Tomadores de Decisão do País*. Rio de Janeiro: Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos.
- Offshore Patrol Vessel datasheet. (15 de Abril de 2011). Obtido em 15 de abril de 2012, de <http://www.baesystems.com>:
http://www.baesystems.com/download/BAES_026391/offshore-patrol-vessel-datasheet
- Pesce, I. (4 de janeiro de 2012). *Monitor Mercantil*. Obtido em 13 de abril de 2012, de Monitor Mercantil Digital:
<http://www.monitormercantil.com.br/mostranoticia.php?id=106419>
- planalto, b. d. (10 de fevereiro de 2011). *blog do planalto*. Obtido em 13 de abril de 2012, de blog do planalto: <http://blog.planalto.gov.br/um-pais-rico-e-um-pais-sem-pobreza/>
- promar. (13 de abril de 2012). *comissão interministerial para os recursos do mar*. Obtido em 13 de abril de 2012, de Programa de Mentalidade Marítima:
<https://www.mar.mil.br/secirm/promar.htm>
- Rodrigues, J. H. (1966). *Vida e historia: civilização brasileira*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- senado, j. d. (11 de novembro de 2011). *jornal do senado*. Obtido em 12 de abril de 2012, de senado federal:
<http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/noticia.asp?codEditoria=1728&dataEdicaoVer=20111108&dataEdicaoAtual=20111108&nomeEditoria=Seguran%C3%A7a+P%C3%BAblica>
- Vidigal, V.-A. A. (12 de dezembro de 2008). *Marinha do Brasil-artigos selecionados*. Obtido em 14 de abril de 2012, de Marinha do Brasil:
https://www.mar.mil.br/diversos/Artigos_selecionados/Documentos/OBrasilnaAmericaSul.pdf
- Yergin, D. (28 de OUTUBRO de 2011). *WP OPINIONS*. Obtido em 19 de abril de 2012, de The Washington Post: http://www.washingtonpost.com/opinions/daniel-yergin-for-the-future-of-oil-look-to-the-americas-not-the-middle-east/2011/10/18/gIQAxDw7L_story.html



APÊNDICE 1

Glossário de Conceitos

Defesa Nacional – Conjunto de medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas (Brasil, 2005: 5).

Mar territorial - faixa de mar adjacente ao Estado costeiro, com dimensão de até 12 milhas marítimas a partir das linhas de base, onde o estado exerce a sua soberania e que se estende ao espaço aéreo sobrejacente, ao solo e ao subsolo marinho (CNUDM).

Plataforma Continental - 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).

Poder Naval - É o componente militar do Poder Marítimo, destinado a defender os interesses da Nação no mar e, ali, garantir-lhe a integridade e soberania. Por seu intermédio, assegura-se ao país o direito ao uso econômico e estratégico do mar.

Segurança – Condição que permite ao País a preservação da soberania e da integridade territorial, a realização dos seus interesses nacionais, livre de pressões e ameaças de qualquer natureza, e a garantia aos cidadãos do exercício dos direitos e deveres constitucionais (Brasil, 2005: 5).

Zona Económica Exclusiva – é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção. Nela o estado costeiro tem direitos de soberania para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão de recursos naturais vivos e não-vivos, existentes nas águas sobrejacentes ao leito do mar, do solo e do subsolo marinhos (CNUDM).



APÊNDICE 2

Matriz de Validação

Desafios para a Marinha do Brasil decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do Atlântico Sul		
Questão Central Quais são os novos desafios que a MB terá que suplantar decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do AS?		
Questão Derivada 1 O povo brasileiro tem consciência da importância do mar para os desígnios nacionais?	Hipótese 1 A nação brasileira, de um modo geral, não tem na medida certa consciência da importância do mar para o Brasil.	Hipótese validada no Capítulo 1: Pág. 15
Questão Derivada 2 Quais os principais interesses estratégicos de outros países intervenientes no AS?	Hipótese 2 Nos últimos anos houve aumento significativo da relevância geoestratégica do AS, e países que aparentemente tinham um posicionamento estratégico neutral sobre o AS, mudaram de posição e passaram a acompanhar a região com um renovado interesse estratégico.	Hipótese validada no Capítulo 2: Pág. 35
Questão Derivada 3 Como deverá a MB fazer frente aos novos desafios decorrentes do aumento da relevância geoestratégica do AS?	Hipótese 3 A MB necessita evoluir para se tornar uma Força moderna, equilibrada e balanceada, e dispor de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais compatíveis com a inserção político-estratégica do Brasil no cenário internacional, e assim estar preparada para fazer face aos novos desafios decorrentes do aumento da importância geoestratégica do AS.	Hipótese validada no Capítulo 3: Pág. 48



APENSO 1

Resultados de pesquisa de opinião pública sobre o mar, realizada no Brasil

Segue abaixo a síntese dos resultados da pesquisa realizada no Brasil em 1997 e repetida com as mesmas questões em 2011 pela Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos (CNIO), que aborda vários setores de interesse ligados ao mar. A referida pesquisa consta no livro “O Brasil e o mar no século XXI – Relatório aos Tomadores de Decisão do País” (Oceanos, 2008)

Síntese dos resultados, em termos comparativos com pesquisa idêntica, de 1997.

1ª Parte. Direito e Segurança do mar

29. Sabem que o mar territorial se situa a 12 milhas da costa	8%	(0%)
30. Já ouviram falar na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar	22%	(25%) ¹⁹⁹
30. Já ouviram falar do Leplac	13%	-
42. Finalidades atribuídas à Marinha de Guerra		
• defesa da costa	46%	(28%)
• defender os interesses do Brasil no mar	23%	-
• defesa da soberania nacional	12%	(12%)
• impedir ingresso de navios que não interessam ao Brasil	8%	-

¹⁹⁹ - Observações pertinentes aos resultados a seguir constam ao final deste anexo.

¹⁹⁹ - Na primeira edição, consta que “um em cada quatro brasileiros” sabia da existência da CNUDM.

43. Aham que os navios e submarinos da Marinha do Brasil são modernos e capazes	52%	35% ¹⁹⁹
44. Aham que o Brasil deva ter uma Marinha de Guerra maior do que a atual	56%	(61%)
31. A Marinha de Guerra foi o sexto setor ligado ao mar mais bem avaliado, entre dez outros.		

2ª Parte. O mar - fonte de energia e recursos minerais

16. As descobertas no fundo do mar são mais importantes do que as espaciais	53%	(42%)
17. São muito importantes, para o País, as descobertas de riquezas naturais no fundo do mar	86%	(73%)
19. A. As riquezas naturais devem ser extraídas do fundo do mar mesmo quando existentes em terra	52%	(65%) ¹⁹¹
19. B. O Brasil deve retirar do fundo do mar somente as riquezas que atendam às necessidades dos brasileiros	57%	(56%) ¹⁹²
19. C. Para retirar riquezas do fundo do mar é necessário o máximo cuidado com o meio ambiente	80%	(90%)
20. 61% dos brasileiros já ouviram falar sobre a exploração do pré-sal e 47% deles sabem corretamente o significado da expressão.		
21. Somente 19% sabem que mais de 80% do petróleo brasileiro vêm do mar; 27% acreditam que tal porcentagem deva situar-se entre 60 e 80%.		
22. Aham que as empresas petrolíferas descuidam da poluição do mar	39%	(46%)
31. Entre dez setores ligados ao mar, a extração de petróleo foi a atividade mais bem avaliada, classificando-se em primeiro lugar.		



Síntese dos resultados, em termos comparativos com pesquisa idêntica, de 1997 (cont.)

3ª Parte. O mar – fonte de alimentos

23. 88% dos brasileiros consomem mais carne bovina ou frango do que peixe.

23. Motivos do menor consumo de pescado

• preço	46%	(36%)
• falta de hábito	41%	(18%)
• falta do produto	8%	(16%)
• faz mal, estraga	5%	(20%)

¹⁹⁰ - Em 1997, 35% dos brasileiros consideravam tais belonaves como obsoletas e antiquadas.

¹⁹¹ - Em 1997, 65% dos entrevistados julgavam que a extração só deveria ocorrer quando as riquezas inexistissem em terra.

¹⁹² - 56% dos brasileiros consideravam que a extração das riquezas também deveria atender à exportação.

24. Consideram o pescado mais caro do que

• a carne bovina	66%	(63%)
• a carne de frango	67%	(77%)

25. O pescado é mais caro do que a carne bovina/de frango devido a:

• intermediação	55%	(28%)
• transporte	45%	-
• impostos altos	39%	-
• falta de técnica adequada	21%	-
• desperdício	13%	-
• barcos de pesca velhos	11%	-

26. Acreditam que a costa brasileira tem grande quantidade de peixe

58% (40%)

27. Para aumentar a produção e baratear o preço dos peixes deve ser incentivada:

• criação de peixes, mariscos, crustáceos	31%	(33%)
• pesca de alto mar	29%	-
• pesca industrializada perto do litoral	15%	-
• pesca artesanal em água doce (rios e lagos)	11%	-
• pesca artesanal no litoral	9%	-

31. A pesca em alto mar, entre dez atividades ligadas ao mar que foram listadas, classificou-se na quinta melhor posição.

4ª Parte. O mar – meio de transporte

33. 29% dos entrevistados indicaram que a participação do transporte marítimo, no total das exportações [e das importações]¹⁹³ é superior a 70%.

34. Consideram muito importante que o Brasil tenha Marinha Mercante para exportar nossos produtos

85% (80%)

37. Consideram muito importante a navegação de cabotagem

79% (59%)

38. Consideram tal navegação importante devido a:

• diminuição do número de caminhões nas estradas	35%	-
• menor preço no frete das mercadorias	34%	-
• menos poluição do ar	11%	-
• maior volume de mercadorias transportadas	11%	-
• menores avarias de mercadorias em relação às transportadas por caminhões	7%	-

¹⁹³ - A pesquisa de 1997 só mencionava as exportações. Em tal ano, 97% desconheciam a participação do transporte marítimo no total de exportações.

O BRASIL E O MAR NO SÉCULO XXI



Síntese dos resultados, em termos comparativos com pesquisa idêntica, de 1997 (cont.)

31. A Marinha Mercante foi avaliada, entre dez atividades ligadas ao mar, na oitava posição.
35. Consideram muito importante que o Brasil tenha uma indústria naval 85% (82%)
36. Consideram que a indústria naval brasileira constrói navios iguais - 47% -, ou melhores - 36% -, do que os estrangeiros¹⁹⁴.
39. Sabem que a indústria naval brasileira passa por fase de progresso. 41% (48%)¹⁹⁵
31. A indústria de construção naval situou-se na quarta melhor posição, quando comparada com nove outras atividades marítimas.
40. 39% acham que os portos brasileiros funcionam bem ou muito bem.
41. Os 25% que consideram que eles funcionam mal ou muito mal, julgam que as deficiências ocorrem:
- por falta de investimentos 53% (18%)
 - as leis são atrasadas 19% -
 - as autoridades portuárias dificultam 16% -
 - por culpa dos portuários 11% (16%)
31. A atividade portuária foi classificada em penúltimo lugar, quando comparada com outras nove atividades marítimas.

5ª Parte. O mar - Ecologia e Turismo e 6ª Parte. Desenvolvimento Sustentável

2. Acham que todas ou a maioria das praias estão poluídas 68% (62%)
3. Causas da poluição das praias
- esgoto urbano 72% (29%)
 - lixo dos frequentadores 67% (45%)
 - óleos, resíduos 25% (9%)
 - rios poluídos 24% -
4. A poluição do mar é prejudicial às pessoas 97% (91%)
- só para quem mora perto do mar 19% -
 - mesmo para quem mora longe do mar 80% -
5. As causas da poluição que mais prejudicam o homem são:
- a poluição da água do mar 32% -
 - a destruição das florestas 53% -
 - a poluição do ar 36% -
 - a poluição das nascentes de água potável 32% -
 - a extinção de plantas e animais 20% -
 - os produtos químicos lançados nos rios 20% -
 - a destruição dos mangues ou manguezais 4% -

¹⁹⁴ - Em 1997, 55% consideraram a indústria naval brasileira capaz de construir navios iguais ou melhores do que os estrangeiros.

¹⁹⁵ - Em 1997, 48% dos entrevistados consideraram (corretamente) que o setor passava por uma crise.



Síntese dos resultados, em termos comparativos com pesquisa idêntica, de 1997 (cont.)

22. Aham que as empresas petrolíferas descuidam da poluição do mar	39%	(46%)
6. Os manguezais são importantes	75%	(58%)
7. Os mangues/manguezais são importantes porque:		
• são locais bons para se pegar caranguejos	69%	-
• são viveiros para a vida marinha, em geral	60%	-
• servem para impedir a erosão da costa	35%	-
• são locais onde costuma existir petróleo	21%	-
• produzem madeira para construção de embarcações	8%	-
8. 91% dos brasileiros acham que existem animais marinhos ameaçados de extinção e 98% (75% em 1997) são favoráveis à sua proteção.		
9. Sabem que já existe algum programa do governo para proteger animais marinhos ameaçados de extinção	64%	-
19. C. Para retirar riquezas do fundo do mar é necessário cuidado com o meio ambiente	80%	(90%)
28. 59% dos brasileiros têm vontade de viajar em navio de passageiros ao longo de nosso litoral, e não o fazem porque:		
• é muito caro	73%	-
• o financiamento é caro	8%	-
• medo de viajar no mar	8%	-
• enjoa no mar	7%	-
• é difícil obter informação a respeito	2%	-
31. O Turismo Marítimo foi a segunda atividade marítima mais bem avaliada, em comparação com outras nove. Já os controles da poluição em praias e no mar, situaram-se, respectivamente, na sétima e na última posições.		

7ª Parte. Ciência, Tecnologia e Inovação

15. O maior conhecimento dos oceanos pode trazer benefícios para a humanidade	93%	(67%)
15. O maior benefício para a humanidade advém de:		
• aproveitamento de recursos vivos, peixes e algas	37%	-
• extração de recursos minerais	17%	-
• extração de petróleo e gás	17%	-
• aproveitamento da energia dos oceanos	15%	-
• fonte de remédios	13%	-
16. As descobertas no fundo do mar são mais importantes do que as espaciais	53%	(42%)
17. É muito importante descobrir riquezas naturais no fundo do mar	86%	(73%)
18. A maior riqueza que o Brasil pode extrair do fundo do mar é:		
• petróleo e gás	44%	-
• minérios	17%	-
• peixes, alimentos vegetais (algas)	27%	-
• fonte de remédios	11%	-
31. Entre dez atividades ligadas ao mar, a pesquisa oceanográfica situou-se na terceira melhor colocação.		

O BRASIL E O MAR NO SÉCULO XXI



Síntese dos resultados, em termos comparativos com pesquisa idêntica, de 1997 (cont.)

8ª Parte. O mar - uma perspectiva nacional (A importância do mar para os brasileiros)

1. Já foram à praia alguma vez	71%	(77%)
1. Frequentam praias (pelo menos uma vez por mês)	24%	(15%)
10. Os brasileiros acham que os brasileiros dão muita importância ao mar	87%	(52%)
• muita importância	39%	(33%)
• pouca importância	48%	(19%)
11. Os brasileiros dão muita ou pouca importância ao mar	95%	(80%)
• muita importância	73%	(66%)
• pouca importância	22%	(14%)
12. O mar é importante como:		
• fonte de alimentos	67%	(32%)
• local de lazer	39%	(17%)
• fonte de recursos naturais	38%	(10%)
• fonte de petróleo	26%	(7%)
• regulador do clima	16%	(9%)
• meio de transporte	11%	(5%)
13. Principais preocupações com o mar:		
• extinção de animais marinhos	40%	(44%)
• poluição das praias	39%	(56%)
• aumento do nível do mar	37%	(30%)
• pesca sem controle	25%	(51%)
• poluição do mar	24%	(45%)
• experiências nucleares	13%	(36%)
• exploração da costa por estrangeiros	12%	(23%)
• extinção de manguezais	6%	(9%)

O BRASIL E O MAR NO SÉCULO XXI



Síntese dos resultados, em termos comparativos com pesquisa idêntica, de 1997 (cont.)

Aspectos gerais

14. Para melhor aproveitamento do mar, o governo deve:

• melhorar os portos	53%	(75%)
• pesquisar recursos naturais	50%	(61%)
• aumentar o transporte marítimo de passageiros	27%	(39%)
• aumentar a extração de petróleo no mar	21%	(31%)
• aumentar a pesca no mar	20%	-
• aumentar o número de navios mercantes brasileiros	20%	(27%)
• as autoridades portuárias dificultam	16%	-

31/32. Atividades marítimas em:

	Melhor Situação (%)	Pior Situação (%)
Extração do petróleo	66 (58)	9 (11)
Turismo marítimo	38 (34)	16 (24)
Pesquisa oceanográfica	37 (23)	21 (23)
Indústria naval	27 (18)	24 (29)
Indústria da pesca em alto-mar	19 (23)	22 (18)
Marinha de Guerra	17 (24)	14 (16)
Controle de poluição de praias	16 (20)	50 (43)
Marinha Mercante	15 (21)	10 (12)
Funcionamento dos portos	14 (19)	36 (41)
Controle da poluição do mar	10 (19)	50 (49)

4. Observações finais

Sobre os resultados reproduzidos, cabe indicar que:

- os números que antecedem cada resposta referem-se às perguntas correspondentes, constantes do questionário aplicado (item 2 anterior);
- após o resultado da pesquisa para cada item, sucede-se, entre parênteses, a porcentagem correspondente, relativa à pesquisa de 1997. Quando o resultado de 1997 não é conhecido ou comparável, colocou-se um traço "-";
- em poucos casos, algumas respostas encontram-se, deliberadamente, repetidas em mais de uma Parte; e
- no tópico designado como "**Aspectos gerais**" foram incluídas questões que dizem respeito a várias Partes do livro, a uma.