

ATLÂNTICO SUL – A estratégia naval brasileira de segurança, defesa e comunicação

EDWALDO COSTA*
Primeiro-Tenente (RM2-T)

JOANA MARTINS FERREIRA CORREIA**
Primeiro-Tenente (RM2-T)

SUMÁRIO

Introdução
Manutenção da Paz e Segurança no Atlântico Sul
Elevação do Rio Grande: aumento da Área
Marítima Brasileira
Agropecuária e Indústria Pesqueira: outras fontes
de riqueza do Atlântico Sul
Considerações Finais

INTRODUÇÃO

Desde o período das grandes navegações, entre o século XV e o início do século XVII, o Atlântico Sul é estratégico para o cenário nacional e o internacional. Rota marítima dos descobrimentos, possibilitou a expansão e o desenvolvimento comercial entre os países. Teve também destaque, durante a Primeira e a Segunda Guerra Mundial, como rota de abastecimen-

to dos países aliados, que tinham bases na África e na Europa. Devido ao seu potencial econômico, ambiental e científico, configurou-se, cada vez mais, como região relevante no cenário internacional, em especial as grandes potências, que possuem capacidade de projeção de poder em âmbito global.

Este artigo mostra que a defesa do espaço marítimo é tão importante quanto a defesa continental, o que remete ao conceito da oceanopolítica, na qual os limites das

* Pós-doutorando na Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo (ECA/USP).

** Cursa Especialização em Marketing Digital na Fundação Getúlio Vargas.

relações de poder são estabelecidos pela dimensão global dos oceanos, suas potencialidades e seu ordenamento jurídico próprio, deixando questões relativas a proximidades territoriais em segundo plano.

O propósito geral do texto é apontar a forma como o Brasil vem solidificando estratégias para garantir a soberania sobre um de seus maiores patrimônios – a Amazônia Azul –, cujas riquezas são a rota para a sobrevivência e a prosperidade de muitos brasileiros.

Para o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra, Ilques Barbosa Junior (2019):

A importância econômica do espaço marítimo brasileiro não se restringe à exploração de recursos e à produção de petróleo e gás. Diversas outras atividades, como os *clusters* marítimos, constituem o que chamamos de economia azul – fundamental para o desenvolvimento das regiões costeiras, assim como para todo o País.

Esse desenvolvimento deve ser calcado em grandes iniciativas, como a inserção da África Ocidental no “entorno estratégico” brasileiro, o incentivo a pesquisas na área de ciências do mar, a ampliação de acordos de cooperação e o fortalecimento de programas regionais e inter-regionais relacionados à Defesa.

Adotou-se, neste trabalho, a metodologia qualitativa, baseada na pesquisa bibliográfica e documental, analisando-se tanto fontes históricas e conceituais quanto os dados apresentados por entidades governamentais. Não se pretende, contudo, esgotar o assunto, haja vista a impossibilidade de formulação finalizada sobre questões que se desenvolvem ainda, diariamente, com possibilidades constantes de mudanças de rumos.

MANUTENÇÃO DA PAZ E SEGURANÇA NO ATLÂNTICO SUL

A geopolítica se fundamenta na relação entre os espaços geográficos e os Estados, consolidando zonas de influência e de domínio a partir das necessidades demográficas, militares, econômicas e políticas das nações.

Também tem destaque a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas), criada pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1986, com o propósito de evitar a introdução de armamentos nucleares e outros de destruição em massa na região, bem como, por meio do multilateralismo, aproveitar todo o potencial socioeconômico da área. O *site* do Ministério da Defesa informa que, além do Brasil, outros 23 países são signatários: África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai. É no Brasil, país com especial interesse na manutenção da paz e da segurança no Atlântico Sul, que o Oceano Atlântico encontra sua maior costa litorânea.

Além de áreas estratégicas relevantes – como a “Garganta Atlântica”, entre o Nordeste brasileiro e a África Ocidental, de grande importância para o comércio internacional, e a rota do Cabo da Boa Esperança, que conecta o Atlântico ao Oceano Índico, como alternativa ao Canal de Suez –, o Atlântico Sul representa um dos principais instrumentos de ligação do Brasil com o mundo.

Nesse contexto, estão inseridas ações que visam fortalecer a capacidade militar do País para fazer frente aos desafios de proteção da Amazônia Azul e se contra-

por às diversas ameaças existentes, como pirataria, pesca e imigração ilegais, crimes ambientais, tráfico de drogas, terrorismo e sabotagem, assim como outras que poderão surgir, de ordem estatal ou de grupos e organizações criminosas.

De acordo com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, em 2018 o Brasil possuía 37 portos públicos organizados e cerca de 150 privados. O setor portuário, formado pelos portos organizados e os terminais privados, movimentou 1,117 bilhão de toneladas em 2018, dos quais 78% representam o comércio exterior. O valor significa um crescimento de 2,7% em relação a 2017, de acordo

com os dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A rede portuária brasileira, com extensão costeira ampla e em expansão, apresenta pontos estratégicos de comunicação com outros continentes, tendo se reestruturado e modernizado muito nas últimas décadas, a fim de acompanhar os avanços das demandas das regiões produtoras.

ELEVAÇÃO DO RIO GRANDE: AUMENTO DA ÁREA MARÍTIMA BRASILEIRA

Em junho de 2019, o Brasil incorporou 170 mil km² de área da Plataforma Continental, além da Zona Econômica Exclusiva. O diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Marcos Borges Serf (2019), aponta a importância da conquista para o País: “Incorporar uma área marítima de tamanha dimensão assegura às gerações futuras o direito à exploração de hidrocarbonetos e outros minerais do fundo marinho”.

A proposta de incorporação da Elevação de Rio Grande, recebida pela ONU em Nova Iorque, Estados Unidos da América (EUA), em março de 2019, também amplia as riquezas brasileiras. Com essa inclusão, o País passa a ter direitos de soberania para prospecção e exploração dos seus recursos naturais. A região, de cerca de 1 milhão de km², é

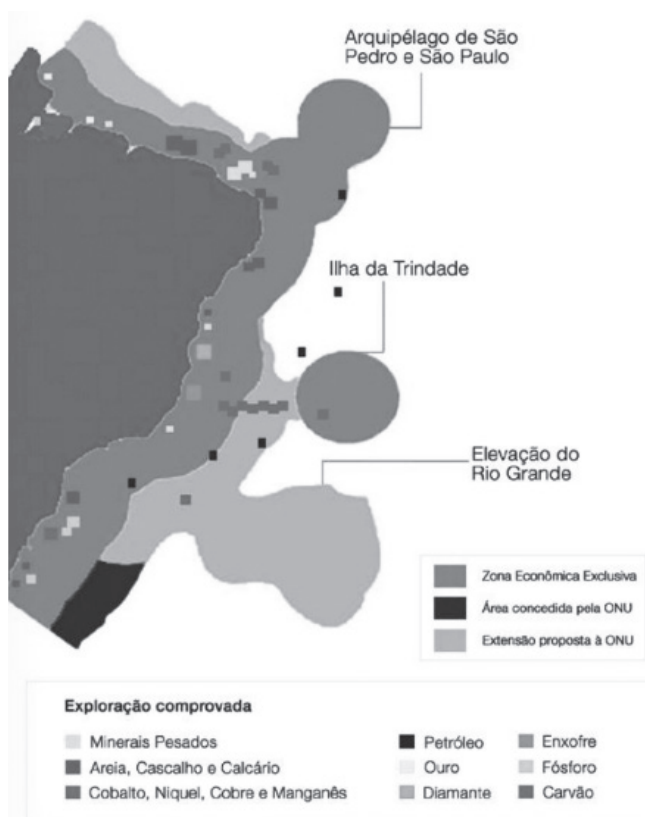


Figura 1 – Cenário Geopolítico do Atlântico
Fonte: CCSM (2019)

uma rica reserva mineral oceânica, incluída nos assuntos da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm) devido à sua potencialidade para grandes depósitos de crostas cobaltíferas.

A definição do limite exterior da Plataforma Continental, a fronteira leste do Brasil, que garante ao País o acesso a recursos vivos e energéticos, como previsto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), caracteriza uma rara oportunidade para o País ampliar os seus direitos e deveres pacificamente.

E para proteger e cuidar dessa extensa área, a Marinha do Brasil (MB) tem posicionamento proativo no que tange à segurança nacional, ao controle das mais de duas mil embarcações que cruzam nossas águas diariamente, à proteção e preservação ambiental, ao desenvolvimento de pesquisas científicas que visam à proteção das espécies, e outros fatores que levaram o Brasil a se tornar um dos países mais importantes da Organização Marítima Internacional (IMO).

Segundo o comandante do Centro Integrado de Segurança Marítima, Capitão de Mar e Guerra Gustavo Calero Garriga Pires (2019):

A Marinha tem uma capilaridade muito grande no território nacional. Neste momento, temos cerca de 7 mil militares e funcionários civis trabalhando em prol da segurança marítima. Além disso, é importante afirmar que a Marinha do Brasil oferece treinamentos e qualificação para as diferentes

áreas de atuação incorporadas, possibilitando formação de qualidade para a manutenção dos preceitos de soberania nacional e de fomento à ciência.

Além de navios, submarinos convencionais, caças, helicópteros e radares fixos, a Marinha vem ampliando o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que consiste num conjunto de sistemas que coletam e compartilham dados e informações referentes à Amazônia Azul com setores como Petrobras e Ibama. Além disso, o sistema recolhe e integra os dados

oriundos de todo tipo de embarcação, aeronaves e satélites, possibilitando desde a coordenação de operações de busca e salvamento e do tráfego de navios e plataformas petrolíferas até o combate à pesca ilegal, ao contrabando e à pirataria.

Na concepção estratégica da Marinha, a disponibilidade dos submarinos, principalmente os com propulsão nuclear, acrescenta uma nova dimensão ao Poder Naval do País, garantindo inegável capacidade de dissuasão e negação do uso do mar a potenciais oponentes (BARBOSA JUNIOR, 2019).

De acordo com o comandante da Marinha, além dos submarinos, as fragatas do Programa Classe Tamandaré também terão uma importante atuação para patrulha e ação de presença no Atlântico Sul.

Serão quatro navios escoltas versáteis e de elevado poder de combate,

A disponibilidade dos submarinos, principalmente os com propulsão nuclear, acrescenta uma nova dimensão ao Poder Naval do País
Comandante da Marinha

capazes de se contraporem às múltiplas ameaças. Tudo isso para proteger nosso patrimônio natural, no combate à pesca predatória, na proteção do meio ambiente, na garantia de exploração de energia e alimento, no atendimento a nossa população mais isolada ou àquelas atingidas por desastres naturais e no combate aos crimes transfronteiriços (BARBOSA JUNIOR, 2019).

O Programa é fundamental e indispensável, não só para o controle de áreas marítimas de interesse, evitando o acesso

de meios não desejáveis pelo mar, como também para que o Brasil atue sob a égide de organismos internacionais e em apoio à política externa, de forma compatível com a inserção do País no cenário internacional.

Conforme o Vice-Almirante Petronio Augusto Siqueira de Aguiar, diretor de Gestão de Programas da Marinha (2019), a aquisição dos navios militares, de alta complexidade tecnológica, é de suma importância para a Marinha e para outros setores da sociedade. Há a possibilidade, por exemplo, da geração de cerca de dois mil empregos diretos. Além disso:

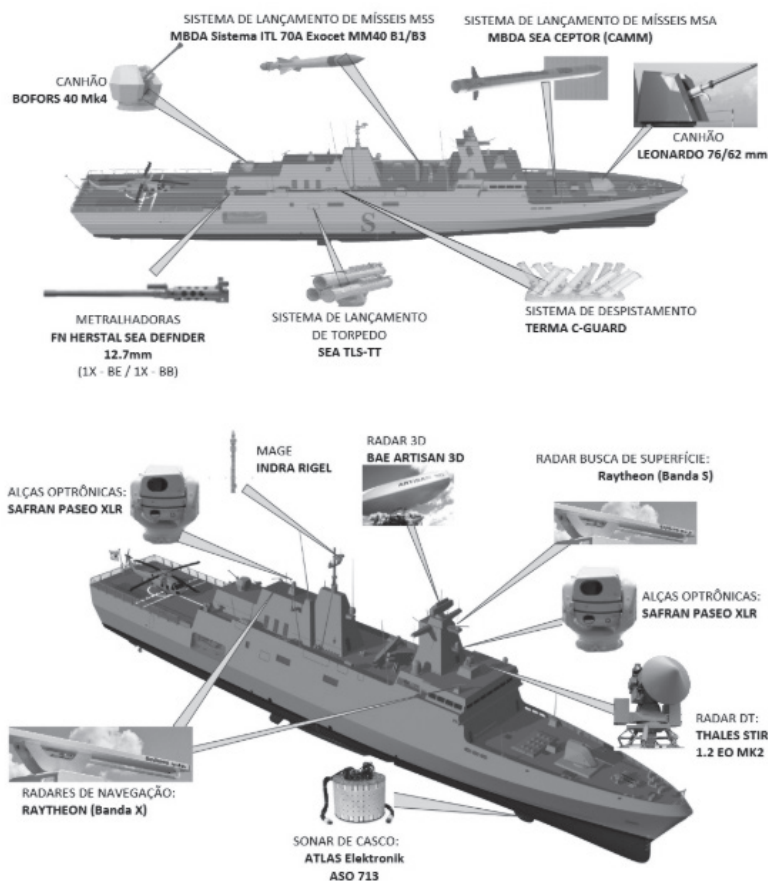


Figura 2 – Armamento e sensores do navio
Fonte: Marinha (2019)

Leva em consideração as melhores práticas de governança; amplia a capacidade de emprego do Poder Naval para salvaguarda dos interesses nacionais nas áreas marítimas de responsabilidade do País; contribui para a sustentabilidade da indústria naval brasileira; capacita e aprimora a mão de obra da construção naval; possibilita transferência de tecnologia; contribui para o fomento da Base Industrial de Defesa (BID); e possibilita o domínio de tecnologia sensível (AGUIAR, 2019).

Em 27 de março de 2019, foi anunciado o Consórcio Águas Azuis como a melhor oferta para o Programa. O Consórcio, futura Sociedade de Propósito Específico (SPE) Águas Azuis, alcançou, na fase de seleção da melhor oferta, os Índices de Conteúdo Local de 31,6% para o primeiro navio e média de 41% para os demais navios da série, sendo formado pelas empresas Atech Negócios em Tecnologias S.A., Embraer S.A. e Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS).

Será negociada simultaneamente, pela primeira vez na Marinha, a estruturação do gerenciamento do ciclo de vida dos navios, incluindo o Contrato de Apoio ao Serviço (manutenção pós-venda). Essa iniciativa contribuirá para maior disponibilidade operativa dos futuros navios durante todo o ciclo de atividades, além de colaborar para uma maior perenidade de negócios para a BID.

AGROPECUÁRIA E INDÚSTRIA PESQUEIRA: OUTRAS FONTES DE RIQUEZA DO ATLÂNTICO SUL

A agropecuária nacional não sobreviveria sem o transporte marítimo, o que o torna um dos modais mais importantes

para a economia do País, que é o segundo maior exportador mundial de milho e de soja e o terceiro de produtos agropecuários em geral, sendo que quase a totalidade dessa exportação acontece pelo mar. De todo o comércio nacional, cerca de 90% é realizado por mar, movimentando mais de US\$ 400 bilhões ao ano, posicionando a Nação em quarto lugar no *ranking* internacional do setor de transporte.

Além dessa riqueza gerada pela indústria do transporte, devemos considerar a indústria pesqueira, que emprega mais de 1 milhão de pessoas, gerando cerca de 1,6 milhão de toneladas de pescado a cada ano. Outro ponto importante hoje: são produzidos mais de 950 milhões de barris de petróleo e 40 bilhões de metros cúbicos de gás natural anualmente, com estimativa de mais de 80 bilhões ainda a serem explorados no Pré-Sal.

Para Fábio Meireles Filho (2018), presidente do Instituto Pensar Agro, “com melhor navegação, você passa a ter competitividade e entrega produtos de boa qualidade”.

De janeiro a outubro de 2019, o Brasil embarcou 33,4 milhões de toneladas de milho, segundo dados da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), após registrar exportação de 5,3 milhões de toneladas naquele último mês. No caso da soja, a exportação até outubro já somou 65,5 milhões de toneladas. Com a expectativa de embarcar 4,1 milhões de toneladas em novembro, o volume previsto para o ano também deve ser superado. Com essa movimentação, o Brasil é o maior exportador de soja do mundo e o segundo em milho, cuja safra brasileira foi recorde, sendo que quase a totalidade dessa exportação acontece pelo mar.

Nesse cenário tão amplo de produção, o posicionamento da Marinha tem se mostrado eficiente e significativo, especial-



Figura 3 – Atividades econômicas que dependem do mar
Fonte: CCSM (2019)

mente no que toca à segurança nacional, ao controle dos mais de 3 mil barcos que cruzam nossas águas diariamente, à proteção e à preservação ambiental, ao desenvolvimento de pesquisas científicas que visam à proteção das espécies, e a outros fatores que levaram o Brasil a se tornar um dos países mais importantes da IMO, assumindo compromisso com a comunidade marítima internacional.

Com uma delegação composta por representantes da MB; do Ministério das Relações Exteriores; da Antaq; do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra); e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (Conttmf), o Brasil foi reeleito, na categoria B, para o biênio 2020/2021, como membro do Conselho da IMO, na 31ª Sessão da Assembleia, realizada em Londres de 25 a 29 de novembro de 2019.

O Brasil é membro ininterrupto desde 1967 e a partir de 1975 ocupa assento

nesta categoria, que é destinada aos Estados com interesse no comércio marítimo mundial. A importância e a credibilidade do País no cenário marítimo internacional foram mais uma vez reconhecidas, o que garante a condição de contribuir de forma atuante e participativa para as decisões voltadas à promoção de um transporte marítimo seguro, ambientalmente sustentável, eficiente e em ambiente de cooperação entre os Estados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante desse cenário, a MB está em permanente atualização, mantendo em rumos seguros seus programas estratégicos já mencionados, como o Programa de Desenvolvimento de Submarinos, o Programa Nuclear da Marinha e o Programa Classe *Tamandaré*; além da mais importante, a capacitação dos militares.

Ainda conforme o comandante da Marinha, “o caminho é desafiador, mas com

a união de todos permaneceremos firmes no timão, em mares encapelados ou tranquilos, rumo ao destino de prosperidade reservado para o nosso País”.

Afinal, como mencionava Rui Barbosa, esquadras não se improvisam. Para

que, em futuro próximo, se possa contar com um Poder Naval eficaz capaz de fazer valer nossos direitos no mar, é necessário planejamento, apoio da sociedade e políticas reais voltadas para a nossa Amazônia Azul.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREAS>; Amazônia Azul; Atlântico Sul;

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Petronio Augusto Siqueira de. Entrevista. (dezembro, 2019). Entrevistador: Edwaldo Costa. Brasília-DF, 2019.
- ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. ANTAQ divulga os números da movimentação portuária de 2018. 2019. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/2019/02/12/antaq-divulga-os-numeros-da-movimentacao-portuaria-de-2018/>. Acesso em: 16 nov. 2019.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS EXPORTADORES DE CEREAIS (São Paulo). Exportações de milho e soja do Brasil superam estimativas do ano. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/2019/11/01/exportacoes-de-milho-e-soja-do-brasil-superam-estimativas-do-ano-diz-associacao.ghtml>. Acesso em: 14 dez. 2019.
- BARBOSA JUNIOR, Ilques. Entrevista. (outubro, 2019). Entrevistadores: João Alberto de Araujo Lampert, Edwaldo Costa e Joana Martins Ferreira Correia. Brasília-DF, 2019.
- BRASIL. MARINHA DO BRASIL. Brasil é reeleito para o Conselho da Organização Marítima Internacional. 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/brasil-e-reeleito-para-o-conselho-da-organizacao-maritima-internacional>. Acesso em: 13 dez. 2019.
- _____. MARINHA DO BRASIL. Programa Classe Tamandaré. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programa-classe-tamandare>. Acesso em: 13 dez. 2019.
- _____. MINISTÉRIO DA DEFESA. Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas). Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/relacoes-internacionais/foruns-internacionais/zopacas>. Acesso em: 15 dez. 2019.
- MEIRELLES FILHO, Fábio. Entrevista. (outubro, 2018). Entrevistador: Edwaldo Costa. Brasília-DF, 2018.
- MTPA. 2018. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Brasília, 2019.
- PIRES, Gustavo Calero Garriga. Entrevista (outubro, 2019). Entrevistadores: João Alberto de Araujo Lampert, Edwaldo Costa e Joana Martins Ferreira Correia. Brasília-DF, 2019.
- SERTÃ, Marcos Borges. Entrevista (outubro, 2019). Entrevistadores: João Alberto de Araujo Lampert, Edwaldo Costa e Joana Martins Ferreira Correia. Brasília-DF, 2019.