

**MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**  
**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**

**PEDRO TIÊ LIMA RODRIGUES**

**A IMPORTÂNCIA DA POSIÇÃO GEOGRÁFICA DO BRASIL NO ATLÂNTICO**  
**SUL: uma análise política, econômica e estratégica.**

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**PEDRO TIÊ LIMA RODRIGUES**

**A IMPORTÂNCIA DA POSIÇÃO GEOGRÁFICA DO BRASIL NO ATLÂNTICO  
SUL: uma análise política, econômica e estratégica.**

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientadora: Professora Doutora Raquel Aparecida  
Abrahão Costa e Oliveira  
Co-Orientador: Capitão-de-Fragata Renato Luiz  
Garcez Kopezynski

Rio de Janeiro

2014

**PEDRO TIÊ LIMA RODRIGUES**

**A IMPORTÂNCIA DA POSIÇÃO GEOGRÁFICA DO BRASIL NO ATLÂNTICO  
SUL: uma análise política, econômica e estratégica.**

Monografia apresentada como exigência para  
obtenção do título de Bacharel em Ciências  
Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de  
Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo  
Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Orientadora: Professora Doutora Raquel Aparecida Abrahão Costa e Oliveira

Co-Orientador: Capitão-de-Fragata Renato Luiz Garcez Kopezynski

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

Dedico este trabalho a todos os homens e mulheres que fizeram deste país uma Pátria do Mar, inclusive meu avô, minha mãe e meu pai.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço aos Mestres que tive na EFOMM, pela paciência e pelos conhecimentos transmitidos, em especial à Professora Doutora Raquel Aparecida Abrahão Costa e Oliveira e ao Capitão-de-Fragata Renato Luiz Garcez Kopezynski, fundamentais para a realização desta monografia, à minha irmã Amanda pelo apoio material e moral e à minha namorada Camila, pelo suporte emocional e auxílio técnico nos momentos difíceis.

*Existem três tipos de homens: os Vivos, os  
Mortos e Os que vão para o Mar.*  
(PLATÃO)

## RESUMO

O Brasil, além de ser um país continental, é um país marítimo. Essa tradição marítima data desde o Descobrimento e foi fundamental na construção do nosso atual contorno, seja pelo mar, seja pelos rios, muitos deles navegáveis, que formam hidrovias naturais. A História fez com que nossa Geografia nos posicionasse no coração do Atlântico Sul, se estendendo por cerca de 8.000 km de costa que se abrem desde o Atlântico Norte, em direção ao Mar do Caribe, até aproximadamente o paralelo de 34° S. Nossa costa se projeta em direção ao continente africano, com o qual compartilhamos a região do Atlântico Sul, e nossa Amazônia Azul ocupa um quarto da porção ocidental desse oceano. Todos esses fatos proporcionam ao País uma vantagem única neste oceano. O escopo deste estudo é analisar as potencialidades políticas, econômicas e estratégicas dessa posição geográfica, a fim de verificar suas reais extensões e saber se aproveitamos essa vantagem plenamente.

Palavras-chave: Amazônia Azul, Atlântico Sul, Brasil, Economia, Estratégia, Geopolítica, Política, Posição Geográfica.

## **ABSTRACT**

Brazil, beyond being a continental country, is a maritime country. This maritime tradition dates from the Discovery and was fundamental in building our current contour, either by the sea, either by rivers many of them navigable, forming natural waterways. History made our Geography positioning us in the heart of South Atlantic, extending for about 8.000 km of coastline that open from the North Atlantic on the direction of Caribbean Sea, until the approximately the parallel 34° S. Our coast projects itself toward the African continent, with which we share the South Atlantic region, and our Blue Amazon occupies a quarter of the western portion of that ocean. All of this facts give the country a unique advantage in this ocean. The purpose of this study is to analyze the political, economic and strategic potential of this geographical position, in order to verify their real extensions and to know if we take this advantage to fully.

**Keywords:** Blue Amazon, South Atlantic, Brazil, Economics, Strategy, Geopolitics, Politics, Geographic Position.



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Visão de satélite do oceano Atlântico Sul com contraste para as áreas continentais e destaque para as Zonas Econômicas Exclusivas, Plataforma Continental brasileira e áreas insulares do Atlântico Sul .....	11
----------	---	----

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	10
<b>1 CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS</b> .....	11
<b>2 ASPECTOS POLÍTICOS</b> .....	12
2.1 Demarcação e Defesa do Espaço Soberano .....	12
2.1.1 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar .....	12
2.1.2 Territorialização .....	12
2.1.3 Geopolítica .....	13
2.2 Interação com os demais países banhados pelo Atlântico Sul .....	16
2.2.1 Cooperação Naval no Atlântico Sul .....	16
<b>3 ASPECTOS ECONÔMICOS</b> .....	18
3.1 Infraestrutura Portuária .....	18
3.2 Logística .....	20
<b>4 ASPECTOS ESTRATÉGICOS</b> .....	24
4.1 Os Interesses Brasileiros no Mar .....	24
4.1.1 O Bem-Estar Social .....	24
4.1.2 Estratégia Nacional de Defesa .....	25
4.2 O Poder de Dissuasão .....	27
4.3 A Marinha Mercante como Elemento Estratégico .....	29
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	32
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	33
<b>GLOSSÁRIO</b> .....	35

## INTRODUÇÃO

A escolha deste tema de pesquisa foi motivada por um profundo interesse pelo Brasil, pela Marinha e pela grandeza deste País desde a infância. Através de pesquisa bibliográfica, pretendo discorrer sobre o potencial que nossa posição privilegiada – no coração do Atlântico Sul – reserva a este País, de proporções continentais.

Desde o início das Grandes Navegações, o Atlântico Sul se mostrou de grande valor político, econômico e estratégico para as nações que investiram grandes valores na busca de rotas comerciais. Com 8.698 km de litoral (ASSANUMA, 2011, p. 95), com uma pequena porção no Atlântico Norte e quase toda sua extensão no Atlântico Sul, o Brasil possui grandes possibilidades com relação a esse oceano.

O objetivo deste trabalho de conclusão de curso é analisar essas potencialidades, dando margem para uma pesquisa mais profunda futuramente, por mim ou quaisquer outros pesquisadores que queiram estudar o assunto.

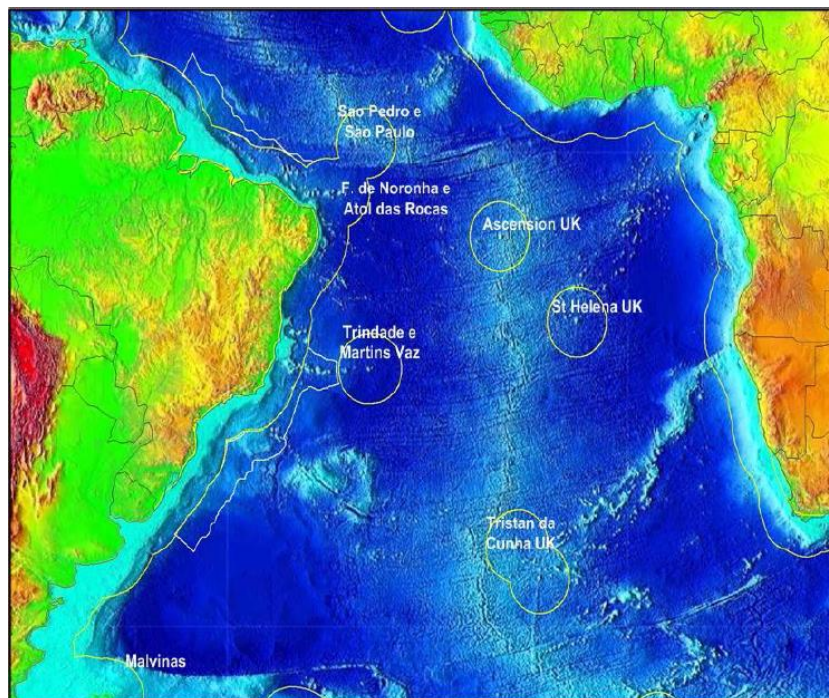
# CAPÍTULO 1

## CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS

João Carlos da Silva em seu artigo publicado no livro “Maritime Policy for Developing Nations” nos dá uma boa descrição das vantagens da posição geográfica brasileira:

O Brasil ocupa uma posição geográfica privilegiada no Atlântico Sul. Sua costa norte se abre em direção ao Atlântico Norte e ao Mar do Caribe. O delta do rio Amazonas permite projetar sua influência marítima rio acima, em direção ao interior, alcançando as fronteiras ocidentais do Brasil com seus vizinhos sul-americanos voltados para o Pacífico. A costa nordeste se desdobra em direção a África, aproximando a distância entre os dois continentes para 1500 milhas náuticas. As costas sul e leste favorecem a construção de portos e terminais, e, na medida em que abrangem as mais produtivas áreas do país, a maioria dos embarques são concentrados nessas costas. (SILVA, 1995, p. 242) (tradução nossa)

Essa vantagem geográfica nos permite projetar nosso Poder Marítimo em todo o Atlântico Sul, para proteger nossas Águas Jurisdicionais. Essa vantagem pode ser melhor analisada observando a Figura 1, que mostra o Atlântico Sul, destacando-se as Águas Jurisdicionais Brasileiras e as ilhas oceânicas:



(Atlântico Sul com contraste para as áreas continentais e destaque para as Zonas Econômicas Exclusivas, Plataforma Continental brasileira e áreas insulares).

## **CAPÍTULO 2**

### **ASPECTOS POLÍTICOS**

Tratando-se dos aspectos políticos da posição geográfica do Brasil no Atlântico Sul, devemos considerar diversos fatores: demarcação e defesa do Espaço Soberano; ter o papel principal no cenário político regional, em virtude do tamanho e extensão da costa; a interação com as demais potências que têm suas costas banhadas por esse oceano, além das rotas que levam o petróleo do Oriente Médio para a América e a Europa, passando pelo Cabo da Boa Esperança, cruzando todo o Atlântico Sul.

#### **2.1 Demarcação e Defesa do Espaço Soberano**

##### **2.1.1 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), realizada em Montego Bay, na Jamaica, permitiu ao Brasil anexar ao seu Espaço Soberano uma faixa de 12 milhas náuticas a partir das linhas de base da costa. Essa faixa de 12 milhas fica sendo denominada “Mar Territorial”. No Mar Territorial, o Brasil pode exercer soberania absoluta sobre o espaço aéreo sobrejacente, superfície do mar, lâmina d’água, leito e subsolo. Fica garantido no Mar Territorial o direito de passagem inocente. A partir dessas 12 milhas, até o limite de 24 milhas náuticas a partir da linha de base, fica configurada a “Zona Contígua”. Nessa Zona Contígua, o Brasil pode exercer fiscalização, tendo em vista proteger o Mar Territorial, além de poder explorar a lâmina d’água, leito e subsolo marinho. Até o limite de 200 milhas náuticas – podendo ser estendida até 350 milhas náuticas sobre a Plataforma Continental – fica configurada a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) do Brasil. Nessa ZEE, o Brasil pode explorar a lâmina d’água, leito e subsolo marinho, além de poder tomar medidas para a prevenção da poluição do Meio Ambiente Marinho. Isso configura a nossa Amazônia Azul (BRASIL, 1993).

##### **2.1.2 Territorialização**

Mas o que significa essa área de 4.212.500 km<sup>2</sup>? Essa é uma área onde o Brasil pode exercer uma grande influência. Representa 0,05% da área do Atlântico Sul. Emerson Costa Assanuma, citando Laura de Mello, explica que ““Territorializar” é imperativo à sobrevivência do Estado no Espaço Mundial”. Diz ainda que ““territorializar” é útil para

desenhar limites; depois ignorá-los, na ânsia de alargar o território. Daí o aumento da tensão política entre os Estados” (ASSANUMA, 2011, p. 91).

O que o Brasil precisa é aumentar a presença da Marinha no Atlântico Sul ocidental para romper o isolamento geográfico das nossas ilhas oceânicas, porque possuímos muitos interesses nesse oceano. A ideia central aqui é alçar o desenvolvimento sustentável para enfrentar o “fim” das fronteiras geográficas. (ASSANUMA, 2011, p. 91)

Como não é possível cercar o mar para mostrar o a presença do Estado sobre aquele pedaço de mar, outras formas se fazem necessárias, como a presença de navios mercantes de bandeira brasileira transitando com frequência pelas rotas marítimas, assim como a presença constante da Patrulha Naval. O Vice-Almirante (Ref.) José Luiz Feio **Obino** nos dá um claro panorama do desafio da Patrulha Naval: “A Patrulha Naval, diante da vastidão das águas jurisdicionais brasileiras, precisaria de todos os meios: aeronaves de patrulha e ataque; navios de superfície pesados e leves, rápidos, com autonomia (de 30 dias); submarinos convencionais e com propulsão nuclear.” (OBINO, 2009, p. 86).

Temos a visão de que o Atlântico Sul ocidental é uma área de pretensão territorial natural nacional, é sabido, desde a época da navegação a vela. A Oceanopolítica sugere interpretá-lo como integrante do planejamento estatal, mas o País ainda paga um preço alto pelo desmonte da indústria de construção naval. (MARTIN, 1998 apud ASSANUMA, 2011, p. 93)

Mister se faz utilizar todo o Poder Marítimo para garantir a “territorialização” da Amazônia Azul, nos termos de Laura de Mello. Assanuma dispõe ainda sobre o Poder Marítimo: “Ele reúne elementos materiais, humanos, civis e militares, segundo o Capitão Mahan, além do aspecto histórico, da forma e da extensão territorial. Mas o peso maior é da posição geográfica, do modo de ser e da vontade de agir do povo – caráter nacional – e do desejo do governante, completa o Vice-Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt” (ASSANUMA, 2011, p. 93).

Poder Marítimo é o conjunto de elementos de toda ordem capazes de assegurar a uma Nação o completo uso do mar e, eventualmente, negar ao inimigo do momento esse uso. Frota mercante, portos, estaleiro civil e naval para construção e reparo de embarcações, frota de pesca, legislação adequada, agências comerciais e, finalmente, uma frota de guerra, cuja principal tarefa é a proteção do tráfego marítimo nacional ou, eventualmente, o ataque ao tráfego marítimo do inimigo que, quando presentes da maneira adequada, contribuem para a existência do poder marítimo. O componente militar do poder marítimo, ou seja, o poder naval. (VIDIGAL, 2002 apud ASSANUMA, 2011, p. 93-94)

### 2.1.3 Geopolítica

A Geopolítica de Friederich Ratzel exprime que essa ciência é essencialmente um instrumento de ação do expansionismo e de projeção do poder do Estado, que nutre sonhos de

“dominação” espacial. É claro que essa visão se dá, quase que exclusivamente, pelo fato de que Ratzel enxergava que o Estado teria suas raízes ligadas ao solo (DEFARGES, 2003, p. 73), o que torna a projeção do poder do Estado, sempre, um instrumento de violação da soberania de outro país. Todavia, se essa projeção do poder se dá sobre a fronteira marítima, a qual ainda não é controlada por nenhuma outra nação, não há violação da soberania, mas há aumento do poder político exercido pelo país costeiro.

Essa visão é compartilhada pelo Vice-Almirante Vidigal, que diz que a partir da experiência adquirida na Marinha, se o País almeja tornar-se uma potência marítima, precisará satisfazer uma série de elementos relacionados ao poder marítimo (ASSANUMA, 2011, p. 94).

A propósito disso, os modelos teóricos dos navalistas de Annapolis apoiaram a expansão do poder marítimo norte-americano que incluiu a Oceanopolítica como instrumento de assessoramento do planejamento das ações do governo para agregar rotas marítimas, mundializar as relações e assegurar a dominação de mercados, levando à acumulação ampliada do capital. (ASSANUMA, 2011, p 94)

A ZEE é um dos espaços marítimos mais importantes para o Brasil. Também é de natureza complexa. Tal área é um espaço adjacente à Zona Costeira (ZC), localizada entre 4°30'N-33°44'S, numa zona intertropical e subtropical. Trata-se de uma zona de interface (transição) ecológica, cuja ultrapassagem é prioritária ao Brasil. (FOLHA DE SÃO PAULO, 2008)

“Foi a demarcação da ZEE que levou ao entrelhecho de diplomatas brasileiros e norte-americanos na reunião da Organização das Nações Unidas (ONU) realizada em 10 de dezembro de 1982 em Montego Bay, Jamaica, sob o argumento de que o projeto “do Brasil” prejudicaria algumas atividades econômicas no mar. Mesmo assim, o Brasil aprovou o limite de 200 milhas, com a ajuda de 129 países ante o veto deles, bem como de Israel, Venezuela e Turquia, além da abstenção de voto de 17 países sobre a questão” (ASSANUMA, 2011, p. 94).

“A ZEE é, sobretudo, uma área onde o Estado costeiro detém os direitos sobre a gestão dos recursos naturais vivos e não vivos do leito e do subsolo oceânico, o que inclui, portanto, os direitos sobre os recursos naturais pertencentes à linha da Zona Contígua, de 12 milhas, situada ao lado do Mar Territorial” (ASSANUMA, 2011, p. 95).

Foi para garantir essa fronteira que o governo brasileiro nominou as ilhas oceânicas brasileiras, além da linha do equador, em direção ao Arquipélago de São Pedro e São Paulo. E para cumprir as normas do Art. 121, §3º da Convenção Internacional de Montego Bay sobre os direitos na plataforma continental, que a Marinha do Brasil instalou uma estação científica nessas ilhas.

Em 2004, o Brasil entregou à ONU requerimento para ampliação do limite da nossa fronteira marítima, prevista no Art. 76 da I CNUDM. A proposta é aumentar a área de 200 milhas náuticas da ZEE para 350 milhas, com base na teoria da zona de contato – quebra natural da PC.

“Foi demonstrado ao secretariado da ONU que nosso projeto oceânico cumpriu as exigências de uso pacífico dos recursos naturais, exploração racional das águas do Atlântico Sul ocidental e, principalmente, proteção ambiental ao longo de 8.698 km de litoral, cuja maior parte está situada na zona intertropical” (ASSANUMA, 2011, p. 95).

Em 2007, a Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU (CLPC) emitiu parecer favorável à proposta inicial do governo brasileiro, entregue em 2003, sendo consentido o direito de acrescentar à ZEE brasileira somente a área do Platô de São Paulo, que corresponde a 75% da área marítima pretendida, explica o Comandante Amaury Marcial Gomes Júnior (ASSANUMA, 2011, p. 96).

A Geopolítica dita que o expansionismo é resultado da apropriação do meio. Se não nos apropriarmos dessa faixa marítima, e nos fizermos presentes, podemos perder o direito a ela se outras nações começarem a explorá-la impunemente.

A Geopolítica clássica é uma ciência interpretada à luz das relações de poder dos Estados, que realça o espaço e a posição geográfica como potencialidades de cada país no espaço político, e, diante disso, inclusive, a própria história na consecução dos objetivos nacionais, lembra o Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Arinê Bacelar Rego. Ora, é fácil concluir que os seus fundamentos ajudam *per si* as superpotências a elaborarem a política doméstica e, também, as relações externas sobre o espaço terrestre – teoria de poder terrestre – e sobre o espaço marítimo – teoria de poder marítimo. (ASSANUMA, 2011, p. 97)

Todo país costeiro tem pretensões sobre o mar que banha suas costas. Se o Brasil quiser ser uma potência marítima, deve utilizar os princípios da Geopolítica e da Oceanopolítica como ferramentas para “dominar” e garantir a posse desse trecho do Atlântico Sul ocidental, que chamamos de Amazônia Azul. Para tanto, faz-se necessário investimentos em pesquisa e na Marinha do Brasil, para garantir os meios da Esquadra, bases navais, depósito, apoio logístico e arsenais necessários a essa ocupação, sem esquecer-se de profissionais capacitados atuando em todas essas áreas, investindo na formação de pessoal militar e civil. Além disso, ter mais navios mercantes circulando por nossas águas, arvorando a bandeira brasileira, mostra aos demais países a noção de pertencimento daquele trecho de mar àquela nação.



## 2.2 Interação com os demais países banhados pelo Atlântico Sul

Por mais que a ocupação seja eficiente, não basta “territorializar” essa porção do mar. Para deter a posse de um território, é necessário que os outros atores locais reconheçam como seu esse domínio. Uma parte desse trabalho, com relação à Amazônia Azul, já foi feito junto à Organização das Nações Unidas. Não obstante, se os países aliados reconhecerem também, fortalece-se a posição do Brasil no Atlântico Sul.

A formação de alianças – comerciais ou militares – é a maneira mais clara de fazer reconhecer sua posição política ou geográfica.

### 2.2.1 Cooperação Naval no Atlântico Sul

Eric Grove fala sobre um Tratado do Atlântico Sul, nos moldes da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

O fim da Guerra Fria também aboliu a tradicional Ameaça Soviética na região (do Atlântico Sul) e a seu tráfego marítimo, que dava razão estratégica para as antigas propostas para uma Organização do Tratado do Atlântico Sul. Finalmente, a transformação bem vinda na África do Sul também removeu uma possível fonte de conflito regional e abriu o caminho para a África do Sul atuar um papel completo em qualquer arranjo cooperativo na região. (GROVE, 1995, p. 224) (tradução nossa)

Contudo, no trecho acima, Eric Grove não leva em consideração outras ameaças às quais pode estar sujeito o Atlântico Sul, como por exemplo, a atual situação da pirataria na África Ocidental. Uma organização que poderia atuar significativamente nessa ameaça seria a atual Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZPCAS), iniciativa criada pelo Brasil e que hoje conta com a adesão de todos os países banhados por esse oceano.

É fato conhecido que a Organização das Nações Unidas prefere que atuem forças locais nos conflitos locais, em vez de enviar forças de paz com a chancela da ONU, como é o exemplo da OTAN atuando nos conflitos que envolvem os membros da Organização.

Se mais alguns arranjos políticos formais se formarem na região do Atlântico Sul, conectados talvez com uma Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul fortalecida, isso talvez forneça um quadro para ações cooperativas locais nas quais forças navais atuariam um papel significativo. (GROVE, 1995, p. 226) (tradução nossa)

Na reunião da ZPCAS ocorrida em 1994, em Brasília, o governo brasileiro propôs diversas medidas de cooperação na proteção marinha, como harmonização da legislação nacional sobre Mares Territoriais, Zonas Contíguas e ZEE; troca de informação sobre as experiências das partes na delimitação e estabelecimento das fronteiras externas às margens continentais; assistência mútua nos meios de controle das Zonas Contíguas para prevenir

infrações aos regulamentos dos Mares Territoriais; esforços comuns para exercer direitos nas Zonas Econômicas Exclusivas; assistência mútua em consideração às medidas para garantir aplicação das leis e regulamentos nas ZEE; compartilhamento de conhecimento tecnológico e resultado de pesquisas científicas; criação de pontos focais para troca de informação e formação de bancos de dados; entre outras medidas, que trariam para as potências locais um maior controle do Atlântico Sul.

Estas propostas interessantes têm certas implicações para cooperação naval. Eles podem fornecer um quadro claro para tais ações cooperativas sendo realizadas de forma bilateral, como o apoio da África do Sul pelos direitos de pesca da Namíbia, e a ajuda fornecida pela África do Sul ao Zaire na reconstrução de instalações marítimas. Colocar tais atividades dentro de um quadro cooperativo provê percepções além da interferência do “Grande Irmão” e questões domésticas sobre a necessidade e conveniência de operações mais distantes quando outras prioridades em casa parecem mais urgentes. (GROVE, 1995, p. 227) (tradução nossa)

No parágrafo supracitado, Eric Grove fala que uma aliança militar no Atlântico Sul poderia fazer com que questões locais fossem resolvidas pelos próprios interessados, evitando interferência de nações externas ao problema, como os Estados Unidos, ou o envolvimento de órgãos internacionais, como a ONU.

“Outra interessante, e dessa vez bem estabelecida, iniciativa do Atlântico Sul em cooperação naval é a CAMAS (Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul), fundada em 1966” (GROVE, 1995, p.227) (tradução nossa). A Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS) foi criada com o objetivo de controlar o tráfego marítimo, como parte do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca. É composto pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai.

Estruturas como a ZPCAS e a AMAS podem servir de embrião para uma “Organização do Tratado do Atlântico Sul”, que seria responsável não apenas para dar resposta em caso de algum agressor externo, como também de garantir a segurança do tráfego marítimo no Atlântico Sul, sobretudo tendo em vista o aumento nos casos de pirataria na costa da África Ocidental, garantindo diversas rotas de navegação que ligam o Oceano Índico ao Atlântico Norte.

## CAPÍTULO 3

### ASPECTOS ECONÔMICOS

A situação geográfica do Brasil – distante das potências mundiais, a partir de suas principais fontes de matéria-prima, e ligados a eles apenas pelo ar e pelo mar – enfatiza a importância das ligações marítimas. As importações e exportações brasileiras compreendem mais de 95% tonelagem da carga total anual no comércio exterior. Um pouco menos de 90% do valor bruto total das exportações cruzam o ‘estrito’ (brasileiro) Natal-Dakar – com destino à América do Norte, América Central e Europa; e o Cabo da Boa Esperança, com destino ao Oriente Médio e ao Extremo Oriente. A maioria das importações seguem as mesmas rotas. (SILVA, 1995, p. 244) (tradução nossa)

O Brasil é o país com a maior extensão de costa banhada pelo Atlântico Sul. Essa posição no coração desse oceano oferece uma série de vantagens econômicas ao País. Com uma boa infraestrutura portuária e uma boa logística de escoamento de mercadorias, o Brasil pode funcionar como um grande *Hub* para toda a América do Sul, principalmente para os países como Bolívia e Paraguai, que não possuem fronteiras marítimas.

#### **3.1 Infraestrutura Portuária**

O desenvolvimento tecnológico da indústria naval resulta em navios cada vez mais modernos, maiores e com maior capacidade de carga. É necessária constante modernização dos terminais e portos para operar com essas embarcações. Essa modernização passa por guindastes mais eficientes nos terminais de contêiner e melhores métodos de transporte e armazenamento da carga, aumento da profundidade dos berços e canais de acesso para permitir a operação com navios maiores, sem, contudo, se limitar a isso. Mister se faz modernizar os sistemas e as formas de administração portuária.

“Um dos fortes motivos do atraso das exportações brasileiras é, sem dúvida, a relutância – particularmente por parte das autoridades – em se adotar as práticas e sistemas já consagrados nos países líderes do comércio mundial” (OLIVEIRA, 2005, p. 37).

A Lei 8.630/93, conhecida como Lei dos Portos, abriu espaço para a modernização das nossas instalações portuárias, apesar do veto do Presidente Itamar Franco ao artigo que colocava sob responsabilidade da União a dragagem dos canais de acesso. Porém, não é o bastante para colocar nossas instalações no mesmo nível de Roterdã, Antuérpia, Xangai ou Nova Iorque.

O problema da forma de se dirigir um grande porto já foi há muito resolvido pelas nações industrializadas, com o aprimoramento de um esquema básico em que ficam determinadas as funções e responsabilidades do governo e do setor privado. Tanto na Europa, na Ásia, como nos Estados Unidos não existem empresas estatais ou privadas na direção dos principais portos como Roterdã, Antuérpia, Nagóia, Cingapura, Hong Kong, Xangai, Nova York, Houston, entre outros. (OLIVEIRA, 2005, p. 37)

Esses portos são os campeões da movimentação de carga e passageiros e todos eles atendem ao mesmo modelo de administração, que equilibra os deveres do Estado com os da iniciativa privada e coloca a gestão do porto nas mãos dos Estados ou Municípios onde se localizam, enquanto o setor privado cuida das operações comerciais.

Logicamente, nesse esquema, não cabem empresas de qualquer tipo para tratar da administração. Roterdã, o maior – e talvez o melhor – porto do mundo, é administrado por uma enxuta e eficiente estrutura oficial, chefiada por profissional contratado. O diretor-executivo do Rotterdam Municipal Port Management, Willem Scholten, controla o arrendamento e a atuação dos terminais privados, viabilizando as operações, tornando-se, de fato, “um parceiro da comunidade de negócios”, segundo ele. (OLIVEIRA, 2005, p. 38)

Esse modelo de gestão permite a modernização dos processos e a redução dos custos de operação. São exemplos, no Brasil, desse modelo de gestão, os portos de Paranaguá e de Rio Grande, que atualmente são os portos que mais crescem no Brasil.

É fato notório que a burocratização e a ineficiência da administração dos nossos portos causam grandes prejuízos para a nossa economia. Carlos Tavares de Oliveira diz ainda que “na porta das fábricas e na porteira das fazendas, os preços dos produtos brasileiros são imbatíveis”.

Oliveira diz em seu livro “Portos e Marinha Mercante: panorama mundial” que “Há anos, o que impede não só o crescimento da exportação de alguns itens como a própria ampliação da pauta, com a inclusão de novos artigos, é, de fato, a questão dos serviços, caros e burocratizados”, e completa: “Caso o Brasil queira, de fato, ampliar significativamente a sua participação no globalizado mercado externo, terá que adotar os mesmos sistemas e mecanismos empregados pelos países líderes das exportações mundiais” (OLIVEIRA, 2005, p. 73).

Como solução para o problema da gestão portuária no Brasil, o autor defende o modelo adotado pelos maiores portos do mundo. A administração seria feita pelos respectivos Estados, onde ficam vinculados às Secretarias de Transportes. A pequena repartição estadual, administrada por um profissional competente, responderia pelos serviços públicos

indispensáveis, inclusive a fiscalização e a arrecadação dos arrendamentos dos terminais privados. Os serviços restantes seriam terceirizados.

Esse modelo, adotado pelos países industrializados, é responsável pelo bom desempenho dos principais portos mundiais, como Roterdã, Antuérpia, Nova York, Xangai, Kobe, entre outros. No Brasil, o sistema já é aplicado a contento no Paraná e no Rio Grande do Sul, onde, sob a responsabilidade das Secretarias de Transportes, os portos de Paranaguá e Rio Grande, bem organizados e administrados (sem Cias. Docas), são os que mais crescem no País. É importante observar que, nesses portos, funcionam normalmente os Conselhos de Autoridade Portuária (CAP), onde estão representados o governo, empresários e trabalhadores. (OLIVEIRA, 2005, p. 74)

Esse modelo de gestão portuária, em si, já melhoraria muito os custos e a operação dos portos brasileiros, fazendo com que nosso País fosse ponto de escala para quase todos os navios que circulam pelo Atlântico Sul e aumentando consideravelmente a receita do nosso País. Entretanto, para aproveitar plenamente o potencial econômico da posição geográfica brasileira, não basta modernizar os portos. Se o Brasil quiser se tornar um *Hub* da América do Sul, outro fator da nossa infraestrutura precisa ser melhorado: a Logística.

### **3.2 Logística**

Logística é um termo oriundo do meio militar que define a ciência que trata do alojamento, equipamento e transporte de tropas, produção, distribuição, manutenção e transporte de material e de outras atividades não combatentes relacionadas. Acabou sendo adotada no meio civil por empresas e governos para definir a atividade de suporte às operações empresariais ou, no caso dos governos, para definir toda a parte de infraestrutura que leva a produção nacional das portas das fábricas e fazendas até o mercado externo.

Atualmente a maior parte da nossa logística de transportes se baseia no modal rodoviário. A desvantagem desse modal é o estado precário das rodovias, o grande custo de manutenção, as grandes perdas de carga devido ao tempo que leva para deslocá-la de um ponto a outro e o pequeno volume transportado por unidade, se comparado a outros modais como o aquaviário e o ferroviário.

Com relação ao modal ferroviário, muito há a se fazer, começando com a unificação da malha ferroviária. Atualmente o Brasil conta com quatro tipos diferentes de bitolas (espaçamento entre os trilhos), o que dificulta a transição de uma estrada de ferro para outra. Além disso, faz-se necessário construir novas estradas de ferro, ligando o Brasil às nações vizinhas. Como exemplo, pode-se citar a malha Sul da Rede Ferroviária Federal, que possui

ligações com as malhas argentina e uruguaia, ligando-as ao Porto de São Francisco do Sul (FIESC, 2005).

Os investimentos mais profundos precisam ser feitos nas hidrovias brasileiras. A história das hidrovias brasileiras é tão antiga quanto a própria colonização do nosso território. Os primeiros desbravamentos para o interior foram feitos através dos rios brasileiros, muitos dos quais são naturalmente navegáveis. Conforme o território brasileiro foi se consolidando, fazia-se cada vez mais necessário o investimento no transporte aquaviário.

O crescimento do fluxo do interior para as regiões costeiras e entre portos litorâneos exigiu maior nível de organização política e administrativa da navegação, que experimentou significativos avanços na sua modernização tecnológica e institucional. Ainda pairava a preocupação com a soberania e a defesa do território. Urgia proteger os tesouros verde-amarelos da cobiça imperialista internacional. A Amazônia era vista como paraíso das matérias-primas, aguardando apenas a chegada de raças fortes e decididas a conquista-la. Tornou-se vital intensificar a exploração das vias naturais interiores e dominar a interlândia amazonense e de outras regiões do Brasil. Esses fatos impulsionaram a navegação internacional, com destaque para um grande empreendedor brasileiro do século XIX, o Barão de Mauá. (ALLAMA, 2011, p. 108)

Durante a Primeira República, buscou-se a reorganização econômica e a infraestrutura do setor hidroviário. Nesse período surgiu o primeiro plano integrado de transportes, visando aproveitar os grandes rios nacionais como vias naturais de navegação fluvial, como o Rio São Francisco e os sistemas Araguaia-Tocantins e Guaporé-Madeira (ALLAMA, 2011, p. 108).

“Previamente se articularam com as malhas ferroviárias Norte-Nordeste e Centro-Sul. Todavia, o auge da ferrovia influenciou esse planejamento e substituiu as interconexões fluviais por novas linhas férreas” (COIMBRA, 1974, apud GEIPOT, 2001, apud ALLAMA, 2011, p.108).

Uma ação com resultados duvidosos, uma vez que os trilhos apresentavam bitolas de tamanhos variados, seguindo os caminhos do açúcar e do café, muitas vezes tortuosos e isolados, sem muita integração entre si ou mesmo com outros modais. Também nesse período, começam a entrar no País os primeiros automóveis. Um fato que mais tarde viria a se constituir no pivô de um processo de reorientação das políticas públicas de transportes. (ALLAMA, 2011, p. 108)

Os investimentos em hidrovias permaneceram poucos nos primeiros momentos do século XX, mesmo mostrando-se relevantes para a integração nacional.

A Era Vargas do pós-guerra caracterizou-se por uma atuação fortemente intervencionista. Na infraestrutura, destaca-se a implantação do conjunto de programas do Plano Salte (Saúde, Alimentação, Transportes e Energia). Todavia, no setor de transportes suas ações limitaram-se a reformular leis e executar obras de melhorias. Nessa época, a área portuária já contava com cerca de 22 portos estruturados. Na sequência, o governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek acelera o processo de crescimento do País, com seu programa de 31 metas. Entre outras, previa investimentos no setor ferroviário, em serviços portuários e na Marinha Mercante. No entanto, o rodoviário rouba a cena e influencia fortemente as políticas públicas. Toda atenção vai para a indústria automobilística, o que provoca uma expansão significativa da malha rodoviária brasileira. Esse fato representou um sério golpe nos planos dos modais ferroviário e aquaviário. (ALLAMA, 2011, p. 109)

Durante a década de 1970 houve ainda planos para investir no setor aquaviário, para sustentar o “milagre econômico”, o que resultou na modernização e reaparelhamento dos portos, construção de terminais especializados e de portos fluviais, entre outros. Investimentos foram feitos na navegação interior em portos, eclusas e melhorias na infraestrutura hidroviária (ALLAMA, 2011, p. 110-111). Foi nesse espírito que surgiram as hidrovias do Madeira, São Francisco, Tietê-Paraná, Tocantins-Araguaia, Paraguai-Paraná e a Hidrovia do Sul (ALLAMA, 2011, p. 110-111).

Graças a iniciativas de dinamização regional, em especial nas bacias do Sul e do Sudeste, algumas vias navegáveis tornaram-se atrativas para o transporte de cargas, atendendo à produção agrícola e industrial, mas ainda enfrentando inúmeras dificuldades. (ALLAMA, 2011, p. 110)

Atualmente, investimentos recentes do Governo Federal têm contemplado o setor de infraestrutura. “Na área de transportes, os planos contemplam a expansão das malhas rodoviárias e ferroviárias e sua integração com portos, hidrovias e aeroportos” (MT, 2010, apud ALLAMA, 2011, p. 112).

Esses investimentos no setor são fundamentais para melhorar a competitividade do produto brasileiro, além de contribuir para a ascensão do Brasil como *Hub* do Atlântico Sul.

Ainda nessa linha, outro paradigma que precisa ser rompido refere-se ao predomínio do “rodoviário” sobre outros modais. Essa ênfase criou uma infraestrutura de transporte irracional e ineficiente, gerando uma matriz de transporte de cargas que drena a competitividade do produto brasileiro. (ALLAMA, 2011, p. 114)

O modal aquaviário requer a construção de portos fluviais, terminais, dragagem e outros serviços, o que gera milhares de empregos diretos e indiretos.

Sabe-se que, comparativamente, o transporte sobre a água é o mais econômico e sustentável entre todos os meios. Apresenta maior capacidade de carga, manutenção mais barata e vida útil mais longa. Uma embarcação carregada na hidrovia pode significar centenas de caminhões a menos na rodovia, reduzindo a poluição e os acidentes. (ALLAMA, 2011, p. 114)

O Brasil é um país continental, que possui 29 mil quilômetros de vias naturalmente navegáveis, com a possibilidade de extensão para 63 mil km, se incluídas as águas fluviolacustres, aproveitando economicamente apenas 13 mil km (ALLAMA, 2011, p. 115). Se formos capazes de explorar todo esse potencial fluvial, juntamente com outros investimentos em infraestrutura, poderemos concentrar e distribuir a maior parte da importação e exportação da América do Sul, gerando riquezas para o País.



## **CAPÍTULO 4**

### **ASPECTOS ESTRATÉGICOS**

Embora no mar não existam áreas de referência notáveis com o significado político-estratégico que os centros urbanos, industriais ou governamentais em terra firme normalmente têm, ele sempre foi, e permanece sendo, lugar de atividades e acontecimentos decisivos na vida das nações. (DIÉGUES, 2010, p. 23)

No que tange os aspectos estratégicos, deve-se ter atenção a alguns tópicos de relevância: os Interesses Brasileiros no Mar; a Marinha Mercante como elemento estratégico; o Poder de Dissuasão; e a relação com os países vizinhos.

#### **4.1 Os Interesses Brasileiros no Mar**

##### **4.1.1 O Bem-Estar Social**

“O componente militar do ‘poder nacional’ do Brasil é fundada sobre o preceito de proteger interesses vitais da nação. Neste, o maior interesse da sociedade brasileira encontra-se em desenvolvimento e do bem-estar social do País” (SILVA, 1995, p. 245) (tradução nossa).

Bem-estar social é um conceito subjetivo, que engloba diversos aspectos político-econômicos, como por exemplo, liberdade de expressão, liberdade de ir e vir, moradia, alimentação, saneamento básico, lazer, segurança, entre outros, e cresce junto com o desenvolvimento do País.

O Atlântico Sul acaba sendo relacionado diretamente com as exigências de segurança e defesa do Brasil e possibilita a aproximação e o fortalecimento da confiança entre as nações situadas nesse oceano. Essa aproximação pode levar à cooperação, que leva ao desenvolvimento, trabalhando assim a parcela do bem-estar social que corresponde ao desenvolvimento e à segurança.

São vários os significados que a palavra segurança pode sugerir. Ela é aqui entendida como uma condição na qual os Estados consideram que não correm o risco de uma agressão militar, não estão expostos a pressões políticas e a imposições ou coerção econômicas, de modo que podem livremente se dedicar ao próprio desenvolvimento e progresso. (DIÉGUES, 2010, p. 23-24)

Todavia, essa segurança continua sendo um conceito relativo. É virtualmente impossível todos sentirem essa segurança ao mesmo tempo. Decididamente, mesmo agora, algumas pessoas podem perceber um risco atual para o País, enquanto outra parcela não

acredita que essa segurança possa estar ameaçada. Esse conceito é continuamente perseguido. “De fato, é muito pouco provável que um Estado possa sentir-se, em qualquer momento, inteiramente livre de eventuais constrangimentos ou pressões, sejam políticos, econômicos ou mesmo militares” (DIÉGUES, 2010, p. 24).

Portanto, alcançar o bem-estar social está diretamente associado, entre outros fatores, à constante busca da segurança nacional e de suas riquezas, minimizando tanto quanto possível as ameaças externas à nossa soberania, na mesma medida em que novas fontes de recursos e potencial estratégico são descobertas na nossa Amazônia Azul.

#### **4.1.2 Estratégia Nacional de Defesa**

No que tange a defesa desse mar territorial, vale salientar que ela se dá em duas frentes: Diplomática e Defesa. “No âmbito da Defesa, as ações da Marinha consistem na negação do uso do mar, no controle das áreas marítimas e na projeção de poder” (LUÍS, 2008, p. 1).

Nesse contexto, assume-se que um dos preceitos da nossa estratégia de Defesa parte pela projeção da nossa soberania às áreas contíguas ao nosso Mar Territorial, ou seja, a ZEE e a Plataforma Continental. Entretanto, a proteção da Amazônia Azul não deve se restringir a ações apenas dentro dessa área marítima.

Deve-se buscar, precipuamente, dissuadir ameaças marítimas muito além dos limites de nossas Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental; além, inclusive, de um mar estratégico, balizado, mas não limitado, pelo Atlântico Sul. Nos limites desse mar estratégico, o Poder Naval brasileiro deve, no futuro, preponderar, se não por seu poder de combate, que pode ser contestado por forças não regionais, mas sim pela presença, a confiança e o conhecimento e a credibilidade cultivados junto aos países que compartilham desse mar. (FERREIRA, 2010, p. 128)

Ou seja, para conseguirmos defender nossa Amazônia Azul, devemos projetar nossa soberania a áreas adjacentes à nossa Plataforma Continental, como uma verdadeira Marinha de Águas Azuis. Deste modo, ganhamos credibilidade junto aos nossos aliados regionais e à comunidade internacional.

O mar estratégico do Brasil é o Atlântico Sul e Tropical. O Poder Marítimo brasileiro avança por outros oceanos, e da navegação interoceânica depende, crescentemente, nossa economia. Não deve restar dúvida que o espaço marítimo de interesse naval se inicia, portanto, poucos graus ao Sul do Trópico de Câncer e se estende em direção à Antártica, banhando tanto o nosso continente como a costa ocidental da África. Estes limites conformam um mar de particular interesse estratégico para a Marinha do Brasil. (FERREIRA, 2010, p. 128)

Esse mar estratégico é de vital importância para o Brasil. É fundamental para a defesa da nossa soberania garantir a presença brasileira constante nessas águas, não apenas por

navios mercantes de bandeira brasileira, mas também pelo nosso Poder Naval. Nesse oceano encontra-se um dos extremos do estreito Natal-Dakar, além de áreas insulares sob controle do Reino Unido: as ilhas de Ascensão, Santa Helena e Falklands (Malvinas) – que representam uma força não-regional presente no Atlântico Sul. “Assim, a faixa do Atlântico situada entre os Trópicos apresenta uma importância política, marítima e naval considerável” (FERREIRA, 2010, p. 128).

As descobertas de grandes reservas de petróleo em camadas profundas da Plataforma Continental atraíram a atenção da sociedade para o mar. “Rapidamente, boa parte da população compreendeu a importância do Pré-sal e alguns já vislumbram e compreendem a imperiosa necessidade de protegê-lo” (FERREIRA, 2010, p. 129).

Essa preocupação não é exclusividade do Brasil nessa região. Os países do Golfo da Guiné exportam petróleo extraído do mar e reservas também foram encontradas próximo às Ilhas Malvinas – fato que reavivou as tensões entre a Argentina e o Reino Unido. Essas reservas petrolíferas descobertas na nossa Plataforma Continental têm grandes chances de ocorrer também na Plataforma Continental a leste do Atlântico Sul, na costa da África.

Caso uma descoberta deste tipo acontecesse, ocorreria uma natural atração do Poder Econômico mundial para o nosso mar estratégico. Se ligarmos isto a um possível declínio das reservas energéticas do Oriente Médio e ao aumento do consumo mundial, o avanço de interesse sobre essa região seria ainda maior e mais rápido. (FERREIRA, 2010, p. 129)

Com o Atlântico Sul ficando tão visado pela economia internacional, ameaças potenciais viriam na mesma proporção, o que poderia transformar esse oceano em uma área de instabilidade, a exemplo do Oriente Médio.

A Estratégia Nacional de Defesa dita que “as diretrizes estratégicas e as capacitações operacionais precisam transcender o horizonte imediato que a experiência e o entendimento de hoje permitem descortinar” (BRASIL, 2008), e completa dizendo que “se o Brasil quiser ocupar o lugar que lhe cabe no mundo, precisará estar preparado para defender-se não somente das agressões, mas também das ameaças” (BRASIL, 2008).

Além da hipotética potencialidade de ameaça futura enunciada, já nos dias atuais assistimos ao realismo crescente das chamadas “Novas Ameaças”. O termo, genérico, abrange uma variada gama de perigos, até bem pouco tempo desprezados ou relegados a planos inferiores da atenção militar. Motivações culturais, religiosas, sanitárias, econômico-sociais ou étnicas podem servir de pano de fundo para o emprego de violência entre grupos rivais ou contra governos e populações. (FERREIRA, 2010, p. 129)

Soma-se a essas ameaças o narcotráfico, cujas rotas marítimas cruzam o Atlântico Sul, inclusive as Águas Jurisdicionais Brasileiras. Cabe aos países da América do Sul e às nações estáveis da África Oriental impor a lei no mar, protegendo a população e o tráfego marítimo.

“Já nos dias atuais, é clara a tendência para o emprego do Poder Naval em operações multinacionais e em operações que demandem ações assimétricas para se contrapor a ameaças híbridas e não convencionais” (FERREIRA, 2010, p. 130).

São considerações dessa natureza, aliadas a outras preocupações com atividades ilícitas no mar, que levaram os Estados Unidos a reativar a 4ª Frota da US Navy, desmobilizada havia décadas. Os norte-americanos não o fizeram por razões ligadas à imposição de presença naval imperialista no Atlântico Sul, como açodadamente estrilaram alguns líderes políticos bolivarianos e seus seguidores. Fizeram-no por estarem conscientes do crescimento da importância estratégica da área marítima atribuída a essa esquadra. Fizeram-no por enxergarem no Atlântico Sul um imenso valor como depositário de riquezas diante das previsíveis crises de energia e de alimentos que o mundo há de enfrentar. Igual consciência e visão precisamos ter nós, brasileiros, especialmente diante das recentes descobertas de gigantescas reservas petrolíferas na área do pré-sal de nossa plataforma continental, reveladoras de um novo quadro energético no planeta e capazes de, no longo prazo, transformarem o Brasil numa potência exportadora de petróleo e gás. (SILVEIRA, 2010, p. 146)

Sobressai então a importância de manter a presença constante do nosso Poder Naval nas águas próximas do Atlântico Sul, além da Plataforma Continental, bem como aumentar a Patrulha Naval nos acessos importantes da nossa costa para o interior do País, como a foz do rio Amazonas e áreas economicamente importantes, como as bacias de Santos, Campos e do Espírito Santo, em virtude da grande concentração de polos industriais e dos campos de exploração de petróleo. “A necessidade de se proteger estas áreas, distantes geograficamente entre si, motivou a orientação para o reposicionamento de unidades da Marinha, de modo a possuir, no futuro, forças mais próximas do norte do País” (FERREIRA, 2010, p. 130).

Apesar dessas duas áreas se configurarem como regiões capitais a serem defendidas, as águas jurisdicionais brasileiras vão bem além delas e necessitam, em boa medida, de ser também protegidas. Aliás, a Amazônia Azul, uma extensa área de 4,5 milhões de km<sup>2</sup>, demandando proteção e imposição da lei, é o maior desafio com que se depara, e para o qual se prepara, a Marinha do Brasil. (FERREIRA, 2010, p. 130)

Encerrando este tópico, fica evidente que a Estratégia Nacional de defesa trouxe à tona que é imperativo para o Poder Naval negar o acesso marítimo às ameaças inimigas que queiram alcançar o litoral do Brasil e as águas que o circundam.

## **4.2 O Poder de Dissuasão**

“O mecanismo básico da dissuasão é uma ameaça expressa de custos que superam os potenciais benefícios de uma ação indesejada do adversário, levando o oponente a decidir contra a ação” (PAYNE; WALTON, 2002, p. 164) (tradução nossa). Baseado nessa definição de dissuasão pode-se determinar que, se o Brasil quiser manter sua soberania em suas águas jurisdicionais, deve investir no poder marítimo – em especial no Poder Naval – e mostrá-lo

em ação, em exercícios e patrulha nessas águas, mas não se limitando a elas, como explana o CMG (FN) Renato Rangel Ferreira.

A experiência militar demonstra que não se deve defender uma área apenas de dentro dela; uma defesa, qualquer que seja, deve começar o mais longe possível da área que se pretende proteger. Na realidade, o melhor seria dissuadir a concentração de forças hostis, não no limite de nossas águas jurisdicionais, mas muito além. (FERREIRA, 2010, p. 130)

Fica demonstrado, então, que a negação do uso do mar a forças que ameacem a Amazônia Azul deve ser realizada mais a frente dos seus limites. Nessa região, o Poder Naval do Brasil deve se fazer presente para ser respeitado e acreditado, o que contribui para a dissuasão.

Esta premissa, de imediato, amplia os espaços de atuação da Marinha, cruza o Atlântico e expande nosso interesse nele até quase o Trópico de Câncer. Assim, denota-se a importância do estabelecimento de laços com os países que contornam esse mar estratégico. (FERREIRA, 2010, p. 130)

Atualmente, o Poder Naval brasileiro não dispõe de todos os meios materiais e humanos para fazer-se presente em áreas além dos limites da nossa ZEE. O Atlântico Sul permanece um desafio para a nossa Marinha atuar em todo esse oceano. “Mesmo o próprio Atlântico Sul é grande demais para as capacidades atuais da Marinha do Brasil” (SILVA, 1995, p. 246) (tradução nossa). “No entanto, esta deficiência pode ser minimizada através de operações navais conjuntas com as nações amigas, em defesa de interesses mútuos” (FERREIRA, 2010, p. 246).

As ações da Marinha do Brasil com as Marinhas de Argentina, Uruguai e Paraguai é um bom exemplo, materializado na Área Marítima do Atlântico Sul (Amas), que, desde 1959, integra as Marinhas destes países em proveito do controle naval do tráfego marítimo regional. (FERREIRA, 2010, p. 132)

Essas ações conjuntas podem servir para projetar o Poder Naval brasileiro além das nossas fronteiras marítimas, enquanto o País se equipa com os meios próprios necessários para estender nossa soberania além da Amazônia Azul. Além disso, expandir nosso modelo de Poder Naval às nações africanas que possuem laços culturais com o Brasil, como o recente apoio prestado à Namíbia na formação de sua guarda costeira, pode ampliar a influência do País no Atlântico Sul. Nessa perspectiva, “não deveríamos impor, mas miscigenar nosso modelo de Poder Naval sobre o Atlântico” (FERREIRA, 2010, p. 133).

Através dessas ações, o Brasil deve demonstrar estar pronto para responder a quaisquer ações hostis nas nossas águas jurisdicionais, seja mobilizando meios próprios como os de nações amigas. É esse o escopo da Estratégia Nacional de Defesa quando diz que “para

dissuadir é preciso estar preparado para combater. Esta percepção deve ser claramente notada pelos potenciais adversários, assim como pelos aliados” (BRASIL, 2008).

A presença viva do Poder Naval em diversos litorais de interesse no nosso mar estratégico, demonstrando sua capacidade não apenas de cruzar o mar oceano, mas de, ainda, espalhar seu poder versátil e útil sobre terra, servirá para consolidar a imagem de uma Marinha com estatura de potência regional. É justamente essa percepção dissuasória que se conformará como um dos principais instrumentos para a defesa da Amazônia Azul. (FERREIRA, 2010, p. 136)

Assim, conclui-se que ao projetar as capacidades sobre os espaços marítimos, insulares ou litorâneos, fortalecemos nossas fronteiras no mar.

### **4.3 A Marinha Mercante como Elemento Estratégico**

Além das benesses óbvias do fortalecimento da Marinha Mercante nacional, como o aumento da circulação de navios de bandeira brasileira circulando nas nossas águas, aumentando a presença brasileira na Amazônia Azul, investir na nossa Marinha Mercante promove o crescimento do nosso Poder Marítimo, nos termos do Almirante Alfred Thayer Mahan, que preconiza que “o Estado, para ser grande e poderoso, deve possuir um forte Poder Marítimo, não só constituído pelo Poder Naval (Marinha de Guerra), mas também por uma Marinha Mercante expressiva, portos eficientes e estaleiros ativos” (MAHAN, 1880, apud MAFRA, 2006, p. 106).

“Cabe ressaltar que uma Marinha Mercante própria garante o fluxo de comércio de interesse da nação, principalmente em situações especiais de suspensão do transporte marítimo, decorrente de conflitos diplomáticos ou militares” (SILVA, 2010, p. 94).

A relação entre o mar e o poder marítimo é intrínseca: “A terra é quase sempre um obstáculo, o mar, quase todo, uma planície aberta. Uma nação capaz de controlar essa planície, por meio do Poder Naval, e que ao mesmo tempo consiga manter uma grande Marinha Mercante, pode explorar as riquezas do mundo” (MAHAN, 1912, apud MAFRA, 2006, p. 106).

A geopolítica “considera a posição do território em relação à sua proximidade ou afastamento do mar como um dos fatores geográficos que atuam diretamente nos estudos e decisões políticas do Estado, com consequências para seu desenvolvimento e segurança” (SILVA, 2010, p. 94).

Seguindo essa linha de raciocínio, o Brasil, um país com uma grande costa projetada para o Atlântico Sul, possui um grande valor estratégico. As políticas de Estado devem levar isso em consideração e investir no setor do transporte marítimo para não ficar a mercê de outras nações – que podem gerar atritos motivados por razões políticas, econômicas ou diplomáticas – para exportar e transportar as nossas riquezas.

Sir Walter Raleigh afirmava que “quem domina o mar domina o comércio, e quem é senhor do comércio do mundo é dono e senhor da riqueza do mundo” (TILL, 2004, p. 29) (tradução nossa). É em razão disso que o controle do mar e do comércio marítimo representa um instrumento de influência fundamental nas relações entre as nações.

Desde o descobrimento do Brasil, o mar exerce influência no desenvolvimento do País. Não se pode prescindir de uma vocação marítima quando se tem um litoral de aproximadamente 8.000 km, em que a importância estratégica que representa o Atlântico Sul faz que o progresso passe necessariamente pelo mar. (SILVA, 2010, p. 95)

O progresso, no caso, é atrelado diretamente ao crescimento econômico e, conseqüentemente, ao transporte marítimo, que representa 95% do nosso comércio exterior e que hoje é feito, em sua esmagadora maioria, por navios de bandeira estrangeira (COLOMBO, 2012). Não obstante, o transporte de recursos estratégicos para o País, como fontes energéticas – entende-se aí o transporte de petróleo e gás – também necessitam do cuidado do Estado, para que não sejam afetados pelos humores político-diplomáticos internacionais.

Por intermédio do comércio marítimo, os recursos marítimos advindos reforçam o Poder Marítimo, possibilitando o desenvolvimento industrial e tecnológico, que potencializam a supremacia marítima (Poder Naval), que, por sua vez, garante a manutenção novamente do comércio marítimo. (SILVA, 2010, p. 95)

Geoffrey Till vai além no livro “*Poder Marítimo – Uma guia para el siglo XXI*”.

A função mais importante da Armada, depois da proteção do território nacional contra uma invasão, é proteger sua frota mercante [...] desprezar tal fato põe em perigo uma nação, pois a existência de uma Marinha Mercante forte e suas rotas de comunicação seguras são essenciais para a segurança nacional tanto na paz como na guerra. (TILL, 2004, p. 44) (tradução nossa)

Assis completa esse pensamento no que tange a Marinha Mercante.

A Marinha Mercante é uma atividade de importância estratégica para o País, tanto sob o enfoque da economia quanto de Defesa Nacional. Se faz necessário entender que é imprescindível para o País dispor de uma Marinha Mercante capaz tanto de transportar parcela ponderável dos produtos de interesse do País como de estar disponível para emprego em situações de crise internacional ou de conflito armado envolvendo o Brasil. (ASSIS, 2007, apud SILVA, 2010, p. 99)

O desenvolvimento da Marinha Mercante promove ainda o fluxo constante de mercadorias e o desenvolvimento do Corredor Marítimo Costeiro, estabelecendo rotas de cabotagem para os serviços *feeder*, o que contribui para o estabelecimento do potencial econômico brasileiro de atuar como *Hub* na América do Sul.

Sendo assim, fica fácil concluir que “uma Marinha Mercante forte corrobora para alcançar e manter a integração nacional, a paz social, o progresso e a soberania, objetivos fundamentais da Nação” (SILVA, 2010, p. 108).



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das informações consultadas e expostas ao longo deste trabalho, fica fácil afirmar que o Brasil possui um imenso potencial Geopolítico, Econômico e Militar inerente à sua posição no Oceano Atlântico Sul. Esse potencial, contudo, está longe de ser plenamente utilizado.

O Brasil pode exercer uma influência política muito maior por todo Atlântico Sul, estendendo esse alcance até a costa ocidental da África. Hoje, caminhamos para diminuir a distância política dessas nações, mas nossa influência ao largo desse oceano ainda é pequena, se comparada ao prestígio que desfrutamos junto aos países que fazem fronteira por terra com o Brasil.

No aspecto econômico, precisamos investir pesadamente em infraestrutura, repensando a matriz de transporte brasileira através de novas hidrovias e ferrovias, para colocá-la no século XXI e afastá-la do rodoviarismo que drena nossos recursos e nossa competitividade. Além, devemos melhorar a administração dos nossos portos e terminais, se quisermos aproveitar a vantagem econômica que a natureza e a história proporcionaram a esta grande Nação.

Sob o ponto de vista estratégico, podemos concluir que devemos nos fazer presentes constantemente não apenas dentro dos limites da Amazônia Azul, mas por todo o Atlântico Sul, buscando tomar posse do nosso mar estratégico, dissuadindo possíveis forças hostis que possam querer se aventurar nele, e negar seu uso caso tentem explorar nossas águas. Para isso, urge a necessidade de investimentos no Poder Marítimo. Não apenas no Poder Naval e em seus meios materiais, técnicos e humanos, mas também na Marinha Mercante, que é elemento estratégico na soberania nacional.

Se o Brasil quiser explorar todo o potencial que possui, grandes investimentos devem ser feitos a médio e longo prazo. Contudo, se feitos, alçarão este grande País ao papel que lhe cabe no palco das nações.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALLAMA, José Ademir Menezes. A TERCEIRA ONDA DA HIDROVIA BRASILEIRA. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 131, n. 01/03, p. 105-119, jan./mar. 2011.

ASSANUMA, Emerson Costa. MAR, OCEANOPOLÍTICA E GEOPOLÍTICA. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 131, n. 01/03, p. 89-103, jan./mar. 2011.

BRASIL. **Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993**, dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. Brasília: 1993.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008**, Aprova a Estratégia Nacional de Defesa, e dá outras providências. Brasília: 2008.

CIRM. **Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA)**. 2009. 1 fotografia color.

COLOMBO, Silas. **Transporte marítimo do Brasil é dominado por bandeiras estrangeiras**. 2012. Disponível em: <<http://www.transportabrasil.com.br/2012/06/transporte-maritimo-do-brasil-e-dominado-por-bandeiras-estrangeiras/>>. Acesso em: 20 julho 2014.

DIÉGUES, Fernando Manoel Fontes. O ATLÂNTICO SUL NA PERSPECTIVA BRASILEIRA DE SEGURANÇA E DEFESA. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 130, n. 07/09, p. 23-32, jul./set. 2010.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA. **Transporte Ferroviário**. 2005. Disponível em: <[http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/site\\_topo/infra/info/transporte-ferroviario](http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/site_topo/infra/info/transporte-ferroviario)>. Acesso em: 20 julho 2014.

FERREIRA, Renato Rangel. A AMAZÔNIA AZUL E O ATLÂNTICO SUL E TROPICAL. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 130, n. 04/06, p. 127-139, abr./jun. 2010.

FOLHA DE SÃO PAULO. 2008. Localização das reservas preocupa Presidente da ANP. **Folha de São Paulo**. São Paulo, Dinheiro, B1, 15 de maio.

GROVE, Eric. NAVAL CO-OPERATION IN THE SOUTH ATLANTIC. In: MILLS, Greg. **Maritime Policy for Developing Nations**. 1 ed. Johannesburg: South African Institute of International Affairs, 1995.

DEFARGES, Philippe Moreau. **Introdução à geopolítica**. 1 ed. Lisboa: Gradiva, 2003.

LUÍS, Camila Cristina Ribeiro. **Política Externa Brasileira para o Atlântico Sul: a expressão da Diplomacia e da Defesa**. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, [2008?]. Disponível em: <[www.ppgri.uerj.br/form/Camila\\_Cristina\\_Ribeiro\\_Luis.pdf](http://www.ppgri.uerj.br/form/Camila_Cristina_Ribeiro_Luis.pdf)>. Acesso em: 15 março 2014.

MAFRA, Roberto Machado de Oliveira. **Geopolítica: introdução ao estudo**. São Paulo: Sicurezza, 2006.

OBINO, José Luiz Feio. PATRULHA NAVAL E AS ÁREAS SENSÍVEIS DA PLATAFORMA CONTINENTAL. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 129, n. 10/12, p. 85-89, out./dez. 2009.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Portos e Marinha Mercante: panorama mundial**. 1 ed. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2005.

PAYNE, Keith B.; WALTON, C. D. DETERRENCE IN THE POST-COLD WAR WORLD. In: BALYS, John; et al. **Strategy in the Contemporary World**. New York: Oxford, 2002.

PORTO, Marcos Maia. **Portos e o Desenvolvimento**. 1 ed. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2007.

SILVA, Gilberto Maciel da. MARINHA MERCANTE BRASILEIRA: CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO E SEGURANÇA NACIONAIS. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 130, n. 04/06, p. 93-110, abr./jun. 2010.

SILVA, João Carlos da. BRAZILIAN NAVAL POWER. In: MILLS, Greg. **Maritime Policy for Developing Nations**. 1 ed. Johannesburg: South African Institute of International Affairs, 1995.

SILVEIRA, Fernando Malburg da. A ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA, A DEFESA E O GERENCIAMENTO DA AMAZÔNIA AZUL. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 130, n. 04/06, p. 141-153, abr./jun. 2010.

TILL, Geoffrey. **Poder Marítimo: Una guía para el siglo XXI**. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2004.

## GLOSSÁRIO

**Águas Jurisdicionais Brasileiras** – Faixa de água que compreende a Zona Econômica Exclusiva do Brasil, somando-se o trecho que se projeta sobre a Plataforma Continental.

**Amazônia Azul** – O mesmo que Águas Jurisdicionais Brasileiras.

**Espaço Soberano** – É o espaço ao qual se circunscreve a validade da ordem jurídica do país.

**Feeder** – Movimentação de cargas entre os pequenos portos, em direção aos grandes portos concentradores de cargas.

**Hub** – Centro regional que concentra as importações e exportações de uma determinada localidade.

**Marinha de Águas Azuis** – Força naval capaz de projetar a soberania do país ao qual pertence em águas internacionais.

**Passagem inocente** – É o fato de uma embarcação navegar com o objetivo de atravessar o mar territorial sem penetrar nas águas interiores, nem fazer escalas, em um ancoradouro ou instalações portuárias fora das águas interiores; ou dirigir-se para as águas interiores ou sair delas, ou fazer escalas em um ancoradouro ou instalações portuárias.

**Plataforma Continental** - Porção dos fundos marinhos que começa na linha de costa e desce com um declive suave até o talude continental. Em média, a plataforma continental desce até uma profundidade de 200 metros, atingindo as bacias oceânicas.

**Poder Marítimo** – Capacidade resultante da integração de meios de toda ordem que possibilitem a utilização do mar e demais aquavias, inclusive Marinha Mercante e Marinha de Guerra, visando à consecução dos Objetivos Nacionais e execução das políticas do Estado.

**Poder Naval** – Parte militar do Poder Marítimo, composto pela Marinha de Guerra e seus meios navais, aeronavais e Fuzileiros.

**Zona Econômica Exclusiva (ZEE)** – Área correspondente a uma faixa de mar de 188 milhas náuticas a partir do Mar Territorial, abrangendo, inclusive, a Zona Contígua.