

O dilema de Málaca e o Brasil*

Roberto Carvalho de Medeiros**

A mídia internacional destacou as manifestações pacíficas de monges budistas contra a ditadura militar de Mianmar, antiga Birmânia, ex-colônia inglesa no Oriente.

Aproximadamente 40 anos depois de sua independência dos ingleses em 1948, ocorreu um violento golpe de Estado promovido pelos seus militares, estes alegando ser necessária tal investida para apagar os resquícios do colonialismo inglês. Birmânia passou a ser denominada de Mianmar, e os generais a transformaram em uma das mais violentas ditaduras do mundo!

As frequentes violações e abusos dos direitos humanos no país motivaram a intensa e firme manifestação pacífica dos monges contra a ditadura militar no país. É previsível uma provável escalada da crise doméstica em face da adesão de religiosas, insuflando a sociedade civil a engrossar os protestos nas ruas, principalmente nas proximidades da residência da líder da oposição e Prêmio Nobel da Paz Aung San Suu Kyi, que se encontra em prisão domiciliar desde 2003.

O que não tem sido objeto da mídia é a participação indireta da China nesse episódio, pois esse país possui o maior interesse na manutenção do *statu quo* local, a fim de consolidar os acordos bilaterais entre os chineses e os generais de Mianmar no campo estratégico-militar e, principalmente, comercial. Hoje, a China encontra-se em plena aplicação de projetos de infraestrutura na região para tentar solucio-

nar o que eles chamam de "Dilema de Málaca". Mianmar está situado na face leste do Golfo de Bengala, região estratégica de passagem obrigatória de navios mercantes, na sua maioria petroleiros oriundos do Oriente Médio. O Estreito de Málaca é uma passagem marítima de cerca de 450 milhas náuticas de extensão entre Cingapura e Indonésia (vide mapas). Por ele passam aproximadamente 600 mil navios mercantes anualmente, transportando um terço do



comércio mundial. Para a China é mais do que estratégico, haja vista passar cerca de 80% de suas importações de petróleo (plena dependência das linhas marítimas).

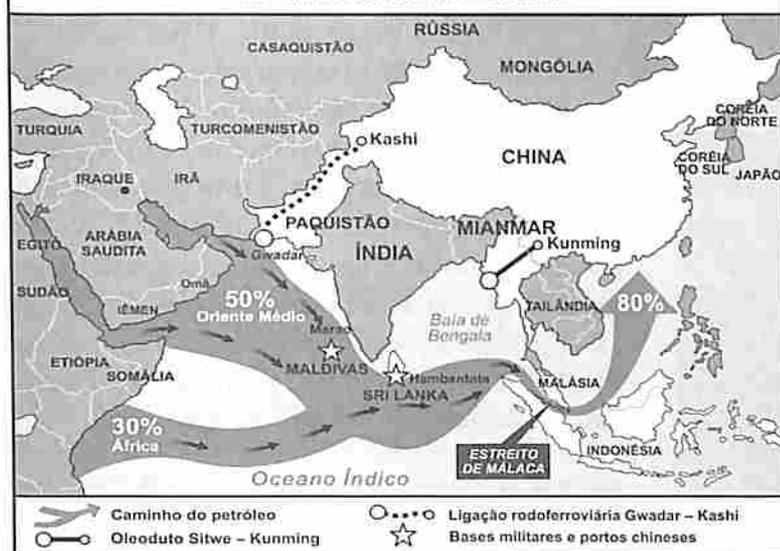
Os projetos chineses irão economizar três dias de transporte marítimo em cerca de 1.800 milhas de navegação, enviando 40 milhões de

* Colaboração do autor.

** O autor é Capitão de Mar e Guerra da Marinha do Brasil e professor universitário.

O DILEMA DE MÁLACA

Ao mesmo tempo em que diminui a dependência de Málaca, a China cerca o território indiano



toneladas de petróleo à China a partir de 2010, data prevista para conclusão de uma obra de construção de oleoduto do Porto de Sitwe, também sendo reconstruído pelos chineses, até o Sul da China. Outra obra que irá contribuir para a redução da dependência da passagem de navios pelo Estreito de Málaca, com destino aos portos chineses, será a nova rodovia em construção ligando o porto de Gwadar (Paquistão) até o interior chinês (Kashi).

É sabido que a China sempre fora uma potência terrestre (como a França), mas nas últimas décadas tornou-se dependente de recursos acessíveis somente pelo mar. Isso deixou Pequim em um dilema de como assegurar suas rotas comerciais em uma região onde os EUA possuem o domínio naval, ou seja, militar.

Como solução a esse impasse, a China inicialmente aproximou-se de Estados próximos da Índia, seu maior rival regional: Maldivas (base naval na Ilha Marao), Sri Lanka (atraca-douro e depósitos de combustíveis na Ilha Hambantota), Paquistão (porto de águas profundas

em Gwadar) e, por fim, Mianmar (antiga Birmânia), seu mais recente aliado político (oleoduto acima mencionado). Eles sabem que, para dar certo essa estratégia, é necessário um Poder Naval proporcional que assegure sua presença na região, hoje com supremacia plena dos EUA.

Existem algumas identidades entre esse caso e determinadas regiões da costa brasileira possíveis de serem analisadas. O Brasil possui o "saliente nordestino", onde rotas marítimas convergem, provocando uma média de 150 navios/dia de tráfego entre a costa cearense e a costa sergipana. Nessa

região, existem diversos polos de extração de petróleo e gás no mar, concentrados no Ceará, no Rio Grande do Norte e em Sergipe. Mais sério ainda é o espaço marítimo adjacente aos estados do Espírito Santos, do Rio de Janeiro e de São Paulo, onde estão as maiores concentrações de ilhas artificiais para produção de petróleo e gás natural, particularmente na Bacia de Campos e mais recentemente na Bacia de Santos. Para ambas as regiões estratégicas, o Estado brasileiro tem a responsabilidade de se fazer presente a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e contribuir para a preservação ambiental hídrica contra poluição oriunda de navios e de plataformas marítimas, além de prioritariamente defender os interesses nacionais no mar.

É o Poder Naval a primeira barreira defensiva contra qualquer ameaça oriunda do mar. As duas regiões produtivas de petróleo, juntas, correspondem a 85% da extração total brasileira.

Recentemente, a Petrobras descobriu uma enorme reserva de petróleo abaixo da cama-

da de gás e petróleo atualmente em operação na Bacia de Santos, esta última a cerca de 2 mil metros de profundidade, e a nova aproximadamente a 6 mil, com uma previsão de 20 bilhões de barris (equivalente a 140% das reservas atuais).

A Marinha do Brasil possui um número muito inferior (cerca de 50%) ao adequado para ações de presença e de fiscalização das águas jurisdicionais brasileiras, aí incluindo essas regiões de alto valor estratégico. O montante financeiro correspondente aos *royalties* de petróleo, que a Marinha faz jus por lei vigente, tem sido contingenciado pelo Executivo. Esse recur-

so tem como objetivo a construção e a manutenção de meios navais para a patrulha das áreas marítimas produtoras de petróleo e gás.

E o tempo vai passando. Cada nação vai tomando as providências para defender seus interesses estratégicos (de médio e longo prazo), e nós, brasileiros, especialmente os responsáveis pelo Poder Executivo, ainda possuem a dificuldade de entender a importância dessa responsabilidade. Sem um estudo prospectivo para geração de cenários mais prováveis, é impraticável quaisquer projetos estratégicos, ainda mais inserido em uma cultura política baseada na *descontinuidade*. E o tempo vai passando...! ●



Editorial 2009

Coleção General Benício

HISTÓRIA DA GUERRA ENTRE A TRÍPLICE
ALIANÇA E O PARAGUAI

Volume 1 – Augusto Tasso Fragoso

Obra composta de cinco volumes, editada pela Bibliex, na década de 1950. Encontrava-se esgotada e havia bastante interesse dos leitores em adquiri-la. No primeiro tomo, são abordados os antecedentes históricos da guerra, incluindo a intervenção brasileira no Uruguai, em 1864, bem como o início da invasão paraguaia, na Província de Mato Grosso, por ordem de Solano López.