



ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA
CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS

Cadernos de
Estratégicos



2007/Nº 06

Estudos estratégicos

Cadernos de

Edição Especial: A AMAZÔNIA AZUL

(2º clichê)

ISSN 1808-947X



9 771808 947002

Março - 2007

Cadernos de Estudos Estratégicos

O “Caderno de Estudos Estratégicos” é uma publicação do Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra. Com tiragem de 700 exemplares, tem circulação de caráter nacional e internacional. Edição irregular.

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS - É proibida a reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio, salvo com autorização, por escrito, do Centro de Estudos Estratégicos - CEE

Impresso no Brasil/Printed in Brazil

Cadenos de Estudos Estratégicos. Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra (Brasil) - N. 06 (Mar 2007) - Rio de Janeiro: CEE - ESG, 2007 - p. v.; 21cm

Edição Irregular

180 p.

ISSN 1808-947X - Cadernos de Estudos Estratégicos

1. Cultura. 2. Relações Internacionais. 3. Modernidade. 4. Axiologia. 5. Praxiologia. 6. Polemologia. 7. Cratologia. 8. Segurança.

Comandante e Diretor de Estudos
Gen Ex José Benedito de Barros Moreira

Coordenador do Centro de Estudos Estratégicos
Prof. Edimar Pereira de Oliveira

Coordenador desta Edição
Contra-Almirante Guilherme Mattos de Abreu

Colaboradores:
Contra-Almirante Ney Zanella dos Santos
Capitão-de-Mar-e-Guerra Marco Antônio Soares Garrido
Capitão-de-Mar-e-Guerra Renato Rodrigues de Aguiar Freire
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) Ricardo Mendes de Faria
Capitão-de-Corveta Octacílio Bandeira Peçanha

Esta publicação está disponível na INTERNET, no link “Publicações” do site da Escola Superior de Guerra: www.esg.br

Março - 2007

Sumário

Quem somos	05
Apresentação	08
A Outra Amazônia <i>Roberto de Guimarães Carvalho</i>	13
A Amazônia Azul: O Mar que nos Pertence <i>Guilherme Mattos de Abreu</i>	17
Auto-suficiência em petróleo e a Marinha <i>Roberto de Guimarães Carvalho</i>	67
O Sistema de Segurança da Área Petrolífera de Campeche <i>José Luis Arellano Ruiz</i>	71
Atividades Desenvolvidas pela Marinha do Brasil em Tempo de Paz <i>Comando de Operações Navais</i>	75
A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar <i>Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar</i>	93
O Atlântico Sul: Cenário de Oportunidades/ Recursos Vivos <i>Fábio Hissa Vieira Hazin</i>	127
Brasil – Angola: Uma Relação Antiga, Profunda, Actual e com Futuro <i>João Baptista de Matos</i>	143
O Atlântico Sul na Percepção de um Britânico <i>Geoffrey Till</i>	157
Diplomacia Naval <i>Guilherme Mattos de Abreu</i>	163

Quem Somos

O contrário de uma verdade profunda não é um erro, mas uma outra verdade.

O Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra, tem a iniciativa de editar seu “Cadernos de Estudos Estratégicos”. Essa publicação é produto de intenção e determinação dos integrantes do Centro de Estudos Estratégicos (CEE).

Lembrando Confúcio que nos ensinou que “Saber e não fazer, ainda é não saber”, acreditamos que sem publicar nada permanece. Daí a necessidade de fazer acontecer os estudos, seminários e pesquisas que serão fontes permanentes de idéias que constituirão essa publicação.

Entendemos todos nós, membros do CEE, que estamos todos, virtual e realmente, submetidos ao que Ignácio Ramonet denominou de “pensamento único”. Por tal razão o pensamento de todos nós ou ao menos da maioria de nós todos, decorre de matrizes exógenas que não possibilitam a reflexão, conduzem ao fazer sem pensar, e que nada tem a contribuir para o pensamento original brasileiro.

Há que fugir do pensamento único que remete ao pragmatismo de uma consecução. Temos pouco tempo para viver, evoluir e construir uma nova e melhor civilização, e muito para saber. Por isso não podemos viver sem saber e não podemos saber sem viver. Daí a necessidade fundamental de publicar as idéias que constam dos estudos, conferências e pesquisas sob a coordenação do Centro de Estudos Estratégicos.

Nessa linha de pensamento, os Cadernos de Estudos Estratégicos, têm presente o ensinamento de Michel de Montaigne que nos ensina que “mais vale uma cabeça bem feita do que uma cabeça cheia”. Com isso pretende a coordenação do CEE, dispor aos leitores os pensamentos que fazem parte deste e d’outros

Cadernos que se seguirão, para que possa o leitor refletir e não apenas repetir o que outros já pensaram, e que os que optam por não refletir e buscam assim se conduzir por ser mais fácil ou mais simples não entender, mas se contentam em apenas saber da existência do que por outros foi formulado.

J. G. Jung, em nota preliminar do seu dogma da Trindade nos mostra que o homem que apenas crê e não procura refletir termina por esquecer que é um ser exposto à dúvida. Dúvida essa que se coloca como seu inimigo íntimo. Isso porque a dúvida está a espreita onde a fé domina. Entretanto, para aquele que pensa e que possui bons propósitos, a dúvida deve ser sempre bem aceita. Ela é um importante passo para a consolidação de um saber mais seguro. Assim pode o homem de fé, submetido à dúvida, ser abraçado por permanente reflexão e por isso evoluir entendendo o que ocorre no processo geral da evolução humana e evoluir como ser num mundo em que o ser deixa de ser o próprio ser.

Para os homens que crêem, e dialogam com a dúvida, nenhuma explicação é necessária. E para os que não crêem, por isso não aceitam a dúvida, nenhuma explicação é possível, como nos ensinou Santo Inácio de Loyola. Por isso faz parte do credo dos que se dedicam ao pensar, aumentar o universo dos que crêem e se submetem à dúvida, para assim poderem com os que acreditam que possam ajudar a construir um mundo melhor.

Nesse sentido não podemos construir uma nova civilização que venha a se consumir no modo de ser que seja dedicado primordialmente à proposta exclusiva de fazer o que por outros já foi pensado, ao invés de pensar para compreender, pois se tornará obsoleta ou sem sentido, vindo a tornar-se secundária e de curta existência.

Assim sendo, o Caderno de Estudos Estratégicos busca mostrar o caminho da reflexão, do estudo, da pesquisa, da originalidade e do saber. Tal como Ésquilo os membros do CEE entendem, que é pelo sofrimento que se chega ao saber, sem esquecer que a aprendizagem é uma longa clausura. E por essa razão mesma, dedicam o melhor de seus esforços para produzirem o melhor de seus estudos, de suas pesquisas como forma de contribuir para a construção de um mundo melhor, mais justo,

onde todos os homens possam vir a se entender e ter a certeza que seus filhos terão um futuro melhor que o seu.

É pretensão desse Cadernos de Estudos Estratégicos preencher uma lacuna que pode abrigar pensamentos originais, estratégicos que pouco se encontra na literatura geral. Com essa intenção os textos publicados nos Cadernos não conduzem ao fazer mas possibilitam o pensar por parte do leitor.

Ao leitor esperamos apenas que medite sobre o que lhe oferece os Cadernos de Estudos Estratégicos, mas também lhe rogamos que busque a reflexão, o saber e alimente a dúvida, pois só assim poderemos trilhar o caminho da evolução como ser humano que somos e que pretendemos continuar a ser.

Centro de Estudos Estratégicos
www.esg.br/cee
cee@esg.br

Apresentação



José Benedito de Barros Moreira ¹

A ativação de Grupos de Estudo sobre temas específicos no âmbito do Centro de Estudos Estratégicos foi uma das medidas destinadas a aprimorar as diversas atividades desenvolvidas na Escola Superior de Guerra ao longo de 2006.

Esta edição temática do Caderno de Estudos Estratégicos, decorrente do trabalho do Grupo de Estudos sobre o Atlântico Sul, é o primeiro fruto desses aprimoramentos que é levado ao público externo sob a forma gráfica.

Esta edição também apresenta outros aspectos gratificantes. Ao longo de 2005 e 2006, a ESG estabeleceu protocolos de intenções com inúmeras instituições no Brasil e no exterior, com o propósito de desenvolver projetos comuns. Um desses protocolos foi firmado com o Centro de Estudos Estratégicos de Angola e apresenta o seu primeiro resultado, ao incluir um artigo do presidente do Conselho Geral daquele Centro, o General-de-Exército João Baptista de Matos, justamente em um volume que tem o Atlântico Sul – o Oceano que une Angola e Brasil - como tema.

Outro aspecto a destacar foi a possibilidade de contar neste volume com artigos de autores de várias origens, profissões e nacionalidades. Foram reproduzidos dois artigos-chave da lavra do Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, publicados originalmente no jornal *Folha de São Paulo*. No primeiro, datado de 25 de fevereiro de 2004, o então Comandante da Marinha destacava que o Brasil pode usufruir economicamente, no mar, de uma área equivalente a mais da metade do território nacional. Uma outra Amazônia, cita o Almirante, “*cuja existência é, ainda, tão ignorada por boa parte dos brasileiros quanto o foi*

¹ General-de-Exército, Comandante da Escola Superior de Guerra.

aquela por muitos séculos. Trata-se da “Amazônia azul”, que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica. Seria, portadas razões, conveniente que dela cuidássemos antes de perceber-lhe as ameaças.”

No segundo, de 28 de maio de 2006, com orgulho, saudou o fato do Brasil ter alcançado a sua auto-suficiência em petróleo; mas, ao mesmo tempo, ressaltou a responsabilidade da Marinha em proteger e defender as atividades relacionadas à exploração econômica desse recurso.

Este último tema também é desenvolvido pelo Capitán-de-Navio José Luis Arellano Ruiz, da Armada do México, estagiário do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia de 2006, que nos mostra como a Armada do México organizou-se para proteger e defender a bacia petrolífera de Campeche.

O artigo “*A Amazônia Azul: O Mar que nos Pertence*” apresenta uma síntese global do assunto em lide, ao reproduzir e ampliar os argumentos apresentados em onze palestras realizadas em cursos, programas e eventos organizados pela ESG, no Rio de Janeiro (RJ), Brasília (DF), Campo Grande (MS) e São Paulo (SP), entre outubro de 2005 e novembro de 2006.

Foram incluídos dois artigos de natureza institucional, abordando, respectivamente, as atividades desenvolvidas pela Marinha em tempo de paz e as responsabilidades e os trabalhos desenvolvidos pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar.

Em seqüência, o cientista brasileiro Professor Fábio Hazin abre um cenário de oportunidades, representado pela potencialidade de exploração dos recursos vivos no mar. Por fim, o eminent Professor britânico Geofrey Till brinda-nos com a sua percepção a respeito da estratégia britânica em relação ao Atlântico Sul. O Professor Till enfatizou o emprego da “*Diplomacia Naval*”, o que induziu a fechar esta edição com um trabalho sobre o tema.

Ao longo de toda sua existência, a Escola Superior de Guerra, consoante o seu lema de que “*nesta casa estuda-se o destino do Brasil*”, buscou enfatizar a necessidade de se ter visão prospectiva, de se pensar estrategicamente e de se adotar uma postura pró-ativa, de modo a assegurar o bem estar e a segurança

de nossa população e transformar em realidade o enorme potencial do Brasil.

Dentro desta linha de pensamento esguiana, é conveniente lembrar que riqueza atrai cobiça. No mar, o Brasil já transformou em realidade boa parte do potencial de sua Zona Econômica Exclusiva e pode, ainda, muito realizar. É de tal maneira dependente do tráfego marítimo e do petróleo e do gás produzido em sua plataforma continental, que tais atividades passaram a constituir grandes vulnerabilidades estratégicas. Portanto, essa extensa Amazônia Azul necessita ser protegida. Protegida por uma Marinha com dimensões compatíveis com as riquezas que tem a proteger.

Acrescente-se que ainda existem inúmeras atividades relacionadas ao mar que podem ser desenvolvidas ou incrementadas de imediato ou em futuro não muito distante. Para que isso ocorra, são necessárias políticas públicas apropriadas, com o objetivo de transformar potencial em realidade, ou seja, propiciar geração de riquezas em benefício da população brasileira.

A outra Amazônia¹

Roberto de Guimarães Carvalho²

Toda riqueza acaba por se tornar objeto de cobiça, impondo ao detentor o ônus da proteção. Tratando-se de recursos naturais, a questão adquire conotações de soberania nacional, envolvendo políticas adequadas, que não se limitam a, mas incluem, necessariamente, a defesa daqueles recursos.

Nesse contexto, a Amazônia brasileira, com mais de quatro milhões de km², abrigando parcela considerável da água doce do planeta, reservas minerais de toda ordem e a maior biodiversidade da Terra, tornou-se riqueza conspícuia o suficiente para, após a percepção de que se poderiam desenvolver ameaças à soberania nacional, receber a atenção dos formuladores da política nacional. Assim, a região passou a ser objeto de notáveis iniciativas governamentais, que visam à consolidação de sua integração ao território nacional, à garantia das fronteiras, à ocupação racional do espaço físico e à exploração sustentada dos importantes recursos naturais ali existentes. Como exemplos dessas iniciativas podemos citar o Projeto Calha Norte e o Sistema de Proteção da Amazônia (Sipam), que inclui o Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam).

Entretanto, há uma outra Amazônia, cuja existência é, ainda, tão ignorada por boa parte dos brasileiros quanto o foi aquela por muitos séculos. Trata-se da “Amazônia azul”, que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica. Seria, por todas as razões, conveniente que dela cuidássemos antes de perceber-lhe as ameaças.

Conforme estabelecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ratificada por quase cem países, inclusive o Brasil, todos os bens econômicos existentes no seio da massa líquida, sobre o leito do mar e no subsolo marinho, ao longo de uma faixa litorânea de 200 milhas marítimas de largura, na chamada Zona Econômica Exclusiva (ZEE), constituem propriedade

¹ Artigo originalmente publicado no jornal “Folha de São Paulo”, de 25 de fevereiro de 2004.

² Almirante-de-Esquadra, à época, Comandante da Marinha.

exclusiva do país ribeirinho. Em alguns casos, a Plataforma Continental (PC) - prolongamento natural da massa terrestre de um Estado costeiro - ultrapassa essa distância, podendo estender a propriedade econômica do Estado a até 350 milhas marítimas. Essas áreas somadas -a ZEE mais a PC- caracterizam a imensa “Amazônia azul”, medindo quase 4,5 milhões de km², o que acrescenta ao país uma área equivalente a mais de 50% de sua extensão territorial.

No Brasil, apesar de 80% da população viver a menos de 200 km do litoral, pouco se sabe sobre os direitos que o país tem sobre o mar que o circunda e seu significado estratégico e econômico, fato que, de alguma forma, parece estar na raiz da escassez de políticas voltadas para o aproveitamento e proteção dos recursos e benefícios dali advindos.

Citemos, de início, o transporte marítimo. Apesar de ser lugar-comum afirmar que mais de 95% do nosso comércio exterior é transportado por via marítima, poucos se dão conta da magnitude que o dado encerra. O comércio exterior, soma das importações e das exportações, totalizou, no ano passado, um montante da ordem de US\$ 120 bilhões. Ademais, não é só o valor financeiro que conta, pois, em tempos de globalização, nossos próprios produtos empregam insumos importados, de tal sorte que interferências com nosso livre trânsito sobre os mares podem levar-nos, rapidamente, ao colapso. A conclusão lógica é a de que somos de tal maneira dependentes do tráfego marítimo que ele se constitui em uma de nossas grandes vulnerabilidades. Como agravante, o país gasta com fretes marítimos, anualmente, cerca de US\$ 7 bilhões, sendo que apenas 3% desse total são transportados por navios de bandeira brasileira.

O petróleo é outra grande riqueza da nossa “Amazônia azul”. No limiar da auto-suficiência, o Brasil prospecta, no mar, mais de 80% do seu petróleo, o que, em números, significa algo na ordem de 2 milhões de barris por dia. Com as cotações vigentes, é dali extraído, anualmente, um valor aproximado de US\$ 22 bilhões. Novamente, não é só o valor financeiro que conta. Privados desse petróleo, a decorrente crise energética e de insumos paralisaria, em pouco tempo, o país.

Além do tráfego marítimo e do petróleo, que, per se, já bastariam para mensurar o significado da nossa dependência em relação ao mar, poderíamos mencionar outras potencialidades econômicas como, por exemplo, a pesca. Em que pese a vastidão da área a explorar, a pesca permanece praticamente artesanal, enfrentando dificuldades de toda ordem, que elevam os custos e limitam a produção, quando poderia ser uma valiosa fonte para a geração de empregos e, também, um poderoso aliado para o programa Fome Zero. Existem, ainda, potencialidades menos tangíveis, como os nódulos polimetálicos, jazentes sobre o leito do mar e cuja exploração, economicamente inviável no presente, poderá se tornar considerável filão de riquezas no futuro.

Na Amazônia verde, as fronteiras que o Brasil faz com seus vizinhos são fisicamente demarcáveis e estão sendo efetivamente ocupadas por pelotões de fronteira e obras de infra-estrutura. Na “Amazônia azul”, entretanto, os limites das nossas águas jurisdicionais são linhas sobre o mar. Elas não existem fisicamente. O que as define é a existência de navios patrulhando-as ou realizando ações de presença.

Para tal, a Marinha tem que ter meios, e há que se ter em mente que, como dizia Rui Barbosa, esquadras não se improvisam. Para que, em futuro próximo, se possa dispor de uma estrutura capaz de fazer valer nossos direitos no mar, é preciso que sejam delineadas e implementadas políticas para a exploração racional e sustentada das riquezas da nossa “Amazônia azul”, bem como que sejam alocados os meios necessários para a vigilância e a proteção dos interesses do Brasil no mar.

A Amazônia Azul: O Mar que nos Pertence

Guilherme Mattos de Abreu¹

Este artigo foi redigido tendo como base a palestra de mesmo título proferida no evento “O Encontro de duas Amazônias”², na Escola Superior de Guerra, em 21 de novembro de 2006. Não é uma transcrição, pois alguns argumentos foram reordenados ou expandidos, bem como se acrescentou referências.

O título da palestra foi copiado de um livro de mesmo nome, o qual forneceu subsídios importantes para o desenvolvimento da apresentação.^a

Adicionalmente, uma vez que se observaram manifestações semelhantes das audiências nos debates realizados em outras oportunidades em que se apresentou o tema, julgou-se conveniente acrescentar um anexo, reproduzindo as perguntas mais freqüentes, com as respectivas respostas.

Introdução

Para muitos, o tema *Amazônia Azul* conflita com a Amazônia. Na verdade, isto não ocorre. Se verificarmos as prioridades estabelecidas na legislação, no caso, na *Política de Defesa Nacional (PDN)*^b, veremos que o documento atribui primazia à

-
- 1 Contra-Almirante, Assistente da Marinha e Diretor do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE) da Escola Superior de Guerra.
 - 2 “O ENCONTRO DE DUAS AMAZÔNIAS” foi promovido pelo Centro de Atividades Externas da Escola Superior de Guerra. Foi aberto pelo General-de-Exército José Benedito de Barros Moreira – Comandante da Escola, e contou com as seguintes palestras: “A AMAZÔNIA SOB A ÓTICA DA SEGURANÇA”, proferida pelo General-de-Brigada Eduardo Dias da Costa Villas-Bôas; e “AMAZÔNIA AZUL: O MAR QUE NOS PERTENCE”, proferida pelo Contra-Almirante Guilherme Mattos de Abreu. Contou, ainda, com a relevante participação do Ministro Waldemar Zveiter – jurista e Grão-Mestre da Grande Loja Maçônica do Estado do Rio de Janeiro, que discorreu sobre a necessidade de se preservar a integridade da Amazônia, consoante os conceitos que aborda no livro de sua autoria: *A Maçonaria pela Integridade da Amazônia em Defesa da Soberania do Brasil*.

Amazônia e ao Atlântico Sul; e que tais temas encontram-se em um mesmo contexto.

Na *Amazônia Verde*, a presença da Marinha é muito discreta. Ali, indiscutivelmente, é predominante a ação do Exército e da Força Aérea. Isso é ditado pelo ambiente. Por outro lado, a Marinha, ainda que presente na Amazônia, tem que cuidar dos interesses do Brasil no Oceano.



Figura 1 - Navio-patrulha camuflado, atracado à margem de um rio na Amazônia

Foto: Revista Marítima Brasileira, v. 115, N^os 10/12, OUT/DEZ 1995. Serviço de Documentação da Marinha. Rio de Janeiro.

Em um enfoque estratégico, a grande área de interesse denominada Atlântico Sul estende-se do Continente Antártico ao hemisfério norte, à altura do paralelo 16° N. Evita-se, deste modo, dividir-se artificialmente um dos mais significativos componentes geoestratégicos da região, que é o estreito de cerca de 1750 milhas náuticas entre o Nordeste brasileiro e o saliente africano. Também não se pode esquecer que uma parte do Brasil encontra-se no hemisfério norte.

O oceano não separa – une. Para leste, essa área de interesse vai até a África. Aqui, aplica-se um secular conceito inglês: “*onde houver um país que faça margem ao oceano, esse país faz fronteira com a Inglaterra*”. Portanto, os países africanos que margeiam o Oceano Atlântico são os nossos vizinhos na fronteira oriental.

Este é um dos motivos relevantes porque o Brasil mantém laços fortes com os países africanos. Na África, estamos, por exemplo, ajudando a organizar a Marinha da Namíbia. Para um brasileiro, é emocionante visitar a *Base Naval de Walvis Bay* e ser recebido por oficiais e praças trajando uniformes iguais aos da Marinha do Brasil, seguindo o mesmo ceremonial adotado em nosso país, utilizando nossas gírias e terminologia – uma pequena amostra que exterioriza o desenvolvimento de um bom relacionamento e empatia.

A Política de Defesa Nacional atribui prioridade, também, às áreas vitais, que são aquelas em que existe concentração dos poderes político e econômico. No Brasil, observamos que cerca de 90% do petróleo é produzido no mar. O restante é produzido em terra, em sua maior parte nas áreas costeiras – ou seja, próximas ao mar. Cerca de 80% da população concentra-se em uma faixa de duzentos quilômetros do litoral, ao alcance de ações vindas do mar. É lógico inferir que a maior parte dos poderes econômico e político encontra-se nessa faixa, a qual reúne inúmeras regiões classificáveis como vitais.

Tais aspectos indicam que há uma concentração de macrovalores ao alcance de ações vindas do mar.

Conclui-se que, em sentido amplo, a área costeira e a área marítima marginal ao Continente - e que constitui a denominada *Zona Econômica Exclusiva (ZEE)* – inserem-se no conceito de área vital. Essa ZEE, com alguns acréscimos, é denominada *Amazônia Azul*. Mais adiante veremos o que é ZEE, quais foram esses acréscimos e o porquê da denominação *Amazônia Azul*.

Antes de prosseguirmos, faz-se necessário apresentar os conceitos de segurança e defesa, pois ambos permearão a abordagem.

A PDN aponta que, no passado, a segurança era vista somente pelo ângulo da confrontação entre Estados, ou seja, pela necessidade básica de defesa externa. À medida que as sociedades se desenvolveram, novas exigências foram agregadas. Gradualmente, o conceito de segurança foi ampliado, abrangendo os campos político, militar, econômico, social, ambiental e outros.

As medidas que visam à segurança são de largo espectro, envolvendo, além da defesa externa: defesa civil; segurança pública; políticas econômicas, de saúde, educacionais, ambientais e outras áreas, as quais, em sua maior parte, não são tratadas por meio dos instrumentos político-militares. Pode, ainda, ser enfocada a partir do indivíduo, da sociedade e do Estado, do que resultam definições com diferentes perspectivas.

Em linhas gerais, segurança é a condição em que o Estado, a sociedade ou os indivíduos não se sentem expostos a riscos ou ameaças, enquanto que defesa é ação efetiva para se obter ou manter o grau de segurança desejado.

Especialistas convocados pela Organização das Nações Unidas (ONU), no ano de 1990, definiram a segurança como “*uma condição pela qual os Estados consideram que não existe perigo de uma agressão militar, pressões políticas ou coerção econômica, de maneira que podem dedicar-se livremente a seu próprio desenvolvimento e progresso*”.

A PDN adotou os seguintes conceitos (subitem 1.4):

I - Segurança é a 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;

II - Defesa Nacional é o 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.

O apresentado na palestra anterior, “A Amazônia sob a Ótica da Segurança”, proferida pelo General-de-brigada Eduardo Dias da Costa VILLAS-BÔAS, abrange ambos os conceitos. Quando mencionou às inúmeras dificuldades porque passa o Brasil para desenvolver racionalmente a região e aos entraves, sejam comportamentais ou normativos, para que cuidemos dela apropriadamente, refere-se ao tema segurança.

Como isso a Amazônia, com área superior a metade do território nacional, ainda que possa ser protegida e explorada economicamente, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, como estabelece a Constituição, passa a valer proporcionamente muito pouco, em termo mensuráveis e práticos, para o brasileiro.

Na Amazônia Azul, como veremos a seguir, o Brasil também apresenta demandas importantes no que se refere à segurança.

Também veremos que, na *Amazônia Azul*, em pleno século XXI, essa proeza chamada Brasil estabelece os seus limites orientais - a sua última fronteira.

Um pouco de história

O Brasil nasceu do mar! Trata-se de uma afirmativa por demais óbvia. Todos sabemos que os nossos descobridores chegaram pelo mar. Mas é importante visualizar-se o fato histórico por um outro prisma. O Brasil é uma proeza histórica, fruto de um empreendimento do qual não faltou visão de futuro, muito estudo, obstinação, sacrifício, fé e coragem ao longo de séculos.

Ao pesquisarmos a história das Grandes Navegações Portuguesas, podemos colocar o início do processo no longo reinado de D. Diniz (1285-1324). D. Diniz, entre outras iniciativas, deu continuidade ao plantio dos pinhais em Leiria

(ainda hoje existentes), iniciado por seu pai, D. Afonso III, com o propósito de proteger as plantações dos avanços das dunas, mas que - logo se verificou - poderiam ser utilizados como fonte de matéria prima para a construção de embarcações. Criou uma armada destinada a proteger a costa dos ataques dos piratas e organizou a construção naval e o ensino das técnicas de navegação e de táticas de luta no mar.

O fato é que Portugal com muito menos poderia se contentar, mas escolheu perseguir a grandeza!

No século XVI, o recém-descoberto Brasil logo despertou a cobiça estrangeira. O período colonial é permeado por confrontos freqüentes, onde o mar sempre esteve presente, seja como cenário de luta ou como via para o apoio logístico das forças pelejando em terra.

As providências luso-espanholas para recuperar Pernambuco dos holandeses, por exemplo, incluíram o envio de três esquadras ao Brasil. Na época, ocorreram grandes batalhas navais, como o Combate de Abrolhos, em 1631, e a Batalha Naval de 1640, no Nordeste, da qual participaram 66 navios e embarcações luso-espanholas e 35 holandesas^c. Por vezes, os combates contavam com o concurso dos indígenas, como ocorreria na Baía de Guanabara em 1567, ocasião em que índios formaram ao lado dos portugueses, reforçando-lhes a esquadra com embarcações a remo e contribuindo para a expulsão dos invasores.

Mas, em 1580, ocorreu um episódio marcante, que teria profundos reflexos na construção de nosso país: A União Ibérica. Em decorrência do falecimento do Rei D. Sebastião I (1578), sem deixar herdeiros diretos, Portugal e Espanha passam a ter um único rei. Note-se que se configurou o que, em monarquias, denomina-se “união pessoal”, onde dois ou mais estados são governados por um mesmo soberano, mas permanecem independentes.

Temos, como consequência, as invasões holandesas (visto que os inimigos de Espanha passaram a ser inimigos

de Portugal) e o início da expansão territorial da colônia, pois, na prática, inibiram-se os entraves em se ultrapassar o limite estabelecido em Tordesilhas, que delimitava a fronteira com a possessão espanhola.

Bandeirantes e entradistas, partindo principalmente de São Paulo, incursionaram pelo interior, estabelecendo estações de apoio, que evoluíram para cidades e posições fortificadas. Algumas dessas últimas virariam fortes, ao longo da imensa região centro-oeste.

Nessa época, ocorreu um episódio relativamente pouco conhecido. Trata-se da expedição de Pedro Teixeira. Evento que dá início a uma história que, de certo modo, liga as duas “Amazônias”.

Em 1636, alguns padres e soldados espanhóis chegam a Belém, vindos do Equador, onde, atacados pelos índios Encabelados, fugiram por um caminho não usual, descendo o Rio Amazonas. Pediram auxílio ao Governador do Grão-Pará, Jacomé Raimundo de Noronha, que decidiu enviar uma expedição rio acima. Confiou o comando da empreitada a Pedro Teixeira - um militar português que, desde a campanha do Maranhão (1616), se destacara no combate a invasores holandeses, franceses, irlandeses e ingleses na região da foz do Amazonas.

O governador era um homem de visão e vislumbrara no episódio uma oportunidade para alargar o domínio português. Por iniciativa própria, dá ordens a Pedro Teixeira para que coloque marcos em nome da coroa portuguesa na região a ser explorada.

São feitos como esses que, mais tarde, vão delinear o contorno do Brasil. No século seguinte, o diplomata Alexandre de Gusmão, um brasileiro a serviço da Corte portuguesa, lideraria as negociações que levariam à assinatura do Tratado de Madrid (1750), o qual teria como base o princípio do *uti possidetis*^d. Foram as estações de apoio e fortificações implantadas pelos exploradores e os pontos assinalados por Pedro Teixeira que serviriam como referência para a aplicação

do *uti possidetis* no Continente. O Tratado não durou muito, mas implantou o princípio que serviria como referência para os tratados subsequentes entre Portugal e Espanha.

Aqui vale um questionamento: Ao longo de nossa história, muito se fala sobre a série de conflitos na região do Prata. As lutas no norte pouco aparecem. Como é que a Amazônia – equivalente à metade do território nacional - foi preservada como brasileira?

A Amazônia brasileira foi preservada graças ao controle do acesso ao Rio Amazonas, por meio de fortificações em terra e de forças navais na região da foz e área marítima adjacente. A Marinha Portuguesa passou a ter unidades em caráter permanente na região a partir de 1728, quando foi criada a Divisão Naval do Norte, com sede em Belém.

Portanto, a Amazônia continuou brasileira porque se conseguiu controlar o seu acesso a partir do mar, ou seja, por ações em sua interface com a *Amazônia Azul*. Ainda hoje, a despeito do desenvolvimento tecnológico ter criado novas variáveis, o controle da foz do rio Amazonas mostra-se vital para a proteção da região.

A vulnerabilidade a ataques vindos do mar para os países que margeiam o Atlântico Sul é intuitiva e histórica. Desde o século XVI, toda a coerção de conteúdo militar, exercida por alguma potência do norte foi conduzida a partir do mar, tendo como objetivo primeiro as comunicações marítimas e o litoral. Das incursões dos piratas e corsários no período colonial, até os ataques dos submarinos do Eixo na Segunda Guerra Mundial, passando pelas agressões isoladas promovidas pela Marinha Britânica no século passado, assim tem sido e nada do que preconiza a nova ordem nos leva a crer que será diferente no futuro. As possíveis intervenções por razões econômicas, respaldadas pelo "dever de ingerência", sob a capa de razões éticas, defesa da humanidade ou do meio ambiente virão, com certeza, pelos caminhos do mar.^e



Figura 2 – Quando portugueses e espanhóis sentaram-se à mesa de negociações para discutir as cláusulas do Tratado de Madrid (1750), foram as estações de apoio e fortificações implantadas pelos exploradores e os pontos assinalados por Pedro Teixeira que serviriam como referência para a aplicação do *uti possidetis* no Continente.

A Amazônia brasileira seria preservada graças ao controle do acesso ao Rio Amazonas, por meio de fortificações em terra e de forças navais. Portanto, a Amazônia continuou brasileira por ações em sua interface com a Amazônia Azul.

No canto inferior direito, o encarte mostra 24 fortificações e afins, classificadas como fortes, fortins e vigias na Barra do Amazonas e proximidades, em uma moldura de tempo que engloba os séculos XVII, XVIII e XIX.

Montagem efetuada a partir das ilustrações 48 e 50 do volume 4 (*Mapas, Esquemas e Esboços*) da coleção *O Exército na História do Brasil*, acrescida de recorte da ilustração da página 48 do volume 1 (*Colônia*) da mesma coletânea. (*O Exército na História do Brasil. Biblioteca do Exército*. Ed. Rio de Janeiro – RJ. Odebrecht. Salvador - BA. 1998).

Passemos ao século XX - para a Segunda Guerra Mundial. Naquela época, o Brasil importava praticamente tudo que era necessário para a vida moderna. Além disso, éramos, na prática, um arquipélago, pois não possuíamos vias terrestres de qualidade. O país praticamente parou, ao se restringir o tráfego marítimo em decorrência da ação de submarinos alemães e italianos.

A memória nacional pouco destaca o que se viveu nessa fase. O país aparenta não ter sentido muito o problema. As características da população podem justificar esse desconhecimento: éramos pouco mais de 41 milhões de habitantes (1940), dos quais menos de um terço residiam em área urbana; 56% dos indivíduos com mais de quinze anos eram analfabetos ^f. As pessoas que viviam na zona rural, naquele tempo, tinham poucas exigências e gozavam de relativa auto-suficiência; e os analfabetos têm dificuldades para interpretar fatos e se manterem informados, bem como para registrar e preservar as suas experiências.

Na Guerra, nós perdemos cerca de 1.500 brasileiros no mar, sendo que 502 eram passageiros de navios mercantes. Ao todo, 31 embarcações civis (quase todas navios mercantes, sendo que dezenove antes da declaração de guerra) foram afundadas por ação de submarinos alemães ou italianos, no exterior ou navegando próximo ao litoral brasileiro. Inúmeros navios mercantes foram avariados por ataques ou em acidentes devido à navegação em situações-limite (em águas rasas para evitar ataques; navegando muito próximos e com luzes de navegação apagadas nos comboios, o que facilitava a ocorrência de colisões; etc.). A Marinha do Brasil (MB) perderia três navios de guerra e 486 militares no conflito.



Figura 3 - A história de Pirapora, Minas Gerais, registra que, durante a Segunda Guerra Mundial, o movimento na cidade, aumentou significativamente. É que, por segurança e, certamente, por carência de meios, passou a ser atraente viajar entre o Sudeste e o Nordeste pelo Rio São Francisco. Naquela época, chegava-se de trem à Pirapora; descia-se o rio até Juazeiro ou Petrolina, de onde se prosseguia de trem.

O quase centenário Vapor “Benjamim Guimarães”, de propulsão a roda e ainda em atividade, é testemunha daquele tempo.

Foto: Assessoria de Comunicações da Prefeitura de Pirapora.

Entre 15 e 19 de agosto de 1942, um único submarino alemão (U-507) afundou, na costa do nordeste (Bahia e Sergipe), cinco navios mercantes, matando 607 pessoas entre passageiros e tripulantes. Na ocasião, uma unidade de artilharia estava sendo transferida para o Nordeste e muitos militares do Exército pereceram.

Note-se que o Brasil perdeu nesses poucos dias, por ação de um único submarino, mais vidas do que perderia na Itália durante a Guerra. E esse submarino tinha uma tripulação em torno de 55 homens, apenas!

Foram as ações do U-507 que levaram o Brasil à Guerra. Em 22 de agosto de 1942, o governo brasileiro reconheceu o estado de beligerância com a Alemanha e Itália, que evoluiu para Estado de Guerra, em 31 de agosto.

Poderia ser muito pior! A Alemanha planejava desencadear uma operação no litoral brasileiro com diversos submarinos. Incluiria, não só ataques aos navios em trânsito, mas também bombardeios a portos e navios atracados, à semelhança do que

realizara no Caribe algum tempo antes. Razões de natureza logística, como a indisponibilidade de navios reabastecedores, impediu a realização de um ataque de tal envergadura, que por fim, limitar-se-ia à ação do U-507.

Na Guerra, as perdas só não foram maiores por causa do sistema de comboios adotado pelos Aliados (do qual a MB participou escoltando mais de 3.000 navios), o que permitiu ao país assegurar o suprimento do material vital que necessitava.

A Marinha envolveu-se nesse conflito por mais tempo que o próprio país, uma vez que sua participação iniciou-se em outubro de 1941, com o posicionamento da Corveta “Camaquã” em patrulha no Nordeste; e só terminaria alguns meses após o fim da Guerra, depois de assegurado que o Atlântico Sul estava efetivamente livre de submarinos desinformados do término do conflito.

É importante destacar, ainda, que a Segunda Guerra Mundial encontrou a Marinha em situação material bastante precária - principalmente para enfrentar submarinos - devido ao abandono que fora relegada pelos governos. Foi com enorme esforço e com auxílio norte-americano que, em pouco tempo, conseguiu-se dispor de uma força de navios anti-submarino bem equipados e aguerridos.

Trata-se de situação recorrente na História do Brasil. Fruto de deficiente análise estratégica, a Marinha Imperial viu-se compelida a travar a Guerra da Tríplice Aliança despreparada para combates em cenário fluvial⁹ - o que contribuiria para o prolongamento do conflito, ao impedir o aproveitamento do êxito da vitória na Batalha Naval de Riachuelo (11 de junho de 1865). O despreparo apareceria novamente quando, também em decorrência do afundamento de navios mercantes, o Brasil ingressou na Primeira Guerra Mundial.

O resultado devastador da ação do submarino alemão U-507 em agosto de 1942 destaca a importância desse meio. O submarino é, de longe, a maior ameaça existente no mar. Oculto nas profundezas e tendo o próprio meio ambiente como aliado, esse tubarão de aço fez surgir a mística do

combatente solitário, caçador, que faz a hora e tem no ataque a sua única forma de agir. Sua presença acarreta tal grau de incerteza, que obriga os adversários a constituírem forças expressivas para – com discutíveis chances - poder enfrentá-lo. Por essa superioridade intrínseca, o submarino vem sendo empregado, por excelência, como a principal arma de dissuasão dos países cuja estratégia global se insere no contexto defensivo, como é o caso do Brasil. Eles não podem exercer o domínio do mar, mas impedem que outros países o façam.^h

Passemos ao ano de 1963, para um episódio denominado “Guerra da Lagosta”.

Ainda que tenha sido batizada como “guerra”, o que ocorreu foi uma crise decorrente de um conflito de interesses que chegaria a seu ápice em fevereiro de 1963. Crise essa freqüente e injustamente ridicularizada. Entretanto, o evento merece ser encarado com maior seriedade e atenção, principalmente pelas lições que encerra. Destaca-se que foi um confronto que envolveu um tema ambiental, possivelmente, o primeiro com essa característica em que o Brasil se envolveu.

O fato gerador foi a presença de barcos de pesca franceses capturando lagostas na costa do Nordeste, fora do Mar Territorial. Os franceses defendiam a tese que a lagosta nadava e era um recurso da água; portanto, poderia ser pescada. Para o Brasil, a lagosta necessitava manter-se em contato físico com o fundo, logo era um recurso da plataforma continental, e como tal, pertencia ao país costeiro.ⁱ

Note-se que o Brasil quase chegou ao enfrentamento bélico, não só para preservar um recurso econômico existente em sua plataforma continental, mas também, à luz dos argumentos empregados, para proteger o seu habitat, que os franceses já teriam impactado em outras áreas, devido às técnicas de captura que empregavam.

Eles pescavam arrastando redes no fundo do mar, sistema que não é seletivo, pois pega tudo o que encontra: lagostas ovadas ou muito pequenas e outros espécimes, tanto da flora quanto da

fauna marinha. No processo, o que não servia era devolvido à água. Em suma: um desastre ecológico.

Houve acusações – comprovadas por ocasião das inspeções em barcos franceses apresados – de que as redes também capturavam e destruíam os dispositivos artesanais de pesca (covos^j) dos pescadores brasileiros.

A crise foi um problema bastante grave, com condução por vezes deficiente por parte dos diversos atores envolvidos. Poderia evoluir para um confronto militar, uma vez que unidades da Marinha Francesa estavam relativamente próximas, realizando exercícios de adestramento de rotina nas costas do Senegal. Tanto que a escalada da crise ocorreu em decorrência do presidente De Gaulle decidir enviar um dos navios de guerra que participava do adestramento (o Contratorpedeiro “*Tartu*”) para proteger os barcos de pesca franceses. Daí a reação brasileira de enviar navios da Esquadra do Rio de Janeiro para o Nordeste, a qual seria acompanhada por uma mídia alvorocada.

A conformação de nossas fronteiras

Hoje em dia, o Brasil possui as suas fronteiras terrestres perfeitamente definidas.

Foram estabelecidas ao longo de um processo que culminou com as ações de José Maria da Silva Paranhos Júnior, o Barão de Rio Branco, em sua gestão como Ministro das Relações Exteriores, de 1902 à 1912.

O Barão do Rio Branco lançava mão de todas as expressões do poder. Ele aplicava o “*poder suave*”, fundamentado em seu extenso conhecimento e cultura. Era um homem muito estudioso, capaz de apresentar, na mesa de negociações, argumentos e documentos difíceis de contestar. Ele também conseguiu o respaldo do poder econômico nacional, obtendo recursos para fazer concessões à Bolívia e para indenizar o *Bolivian Syndicate*, que detinha a concessão das terras hoje acreanas.

Rio Branco também procurou obter o respaldo de um poder militar, que então era insuficiente e que, portanto, necessitava

ser ajustado para um nível que conferisse credibilidade. No longo período em que o Barão exerceu o cargo de Ministro, reestruturou-se o Exército e modernizou-se a Marinha, por sinal, então muito deteriorada, em função dos conflitos internos que ocorreram no início da República. O Barão entendia que era preciso ter a capacidade de mostrar cara feia ao oponente; defendia a tese de que era necessário ser forte para ser pacífico.^k

A Amazônia Azul

E as fronteiras marítimas? Historicamente, as fronteiras marítimas evoluíram em função dos avanços tecnológicos e do conhecimento. Houve época, que eram referenciadas ao alcance do tiro de canhão - três milhas marítimas (uma milha marítima é equivalente a 1.852 metros).

Mais tarde, em alguns países, passou-se a seis ou a doze milhas. Os recursos da plataforma continental, que é a extensão da massa continental sob o mar, pertenciam ao país costeiro, até duzentas milhas. Por ocasião da *Guerra da Lagosta* (1963), o Brasil adotava três milhas de *Mar Territorial*, doze milhas de *Zona Contígua*^l e até duzentas milhas de plataforma continental. Nos anos setenta, alguns países (inclusive o Brasil) tentaram impor um Mar Territorial de duzentas milhas, o que foi motivo de muita discussão no cenário internacional.

Na situação atual, em consonância com a *Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar* (CNUDM - 1982), temos: até doze milhas, o *Mar Territorial*, onde o estado costeiro exerce soberania plena em relação às águas, solo, subsolo e espaço aéreo sobrejacente. A partir do limite exterior do *Mar Territorial*, o estado costeiro não mais exerce soberania, mas jurisdição sobre os diversos espaços marítimos, nos termos da Convenção. Seguem-se doze milhas de *Zona Contígua*, que se superpõe, nesta faixa, à Zona Econômica Exclusiva (ZEE), a qual se estende do limite do Mar Territorial até duzentas milhas, ou seja, por uma extensão de 188 milhas.

Na Zona Econômica Exclusiva, o estado costeiro exerce direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação

e gestão dos recursos naturais vivos e não-vivos das águas, do solo e do subsolo marinhos e, no que se refere a outras atividades, para exploração e aproveitamento econômicos, como a geração de energia a partir da água, de correntes marítimas e ventos; e jurisdição, no que se refere à instalação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas (plataformas de petróleo, por exemplo), investigação científica marinha e proteção e preservação do meio marinho.

Em alto mar, existe a denominada Área, onde não há jurisdição nacional. Pela Convenção a Área e seus recursos são patrimônio da humanidade e qualquer país pode exercer os direitos de exploração econômica, mediante ajustes com a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, que tem sede na Jamaica.

A *Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar* estabeleceu normas relevantes. Entrou em vigor em novembro de 1994, após ser depositado o instrumento de ratificação pela Guiana, o sexagésimo país a assinar a Convenção. Atualmente, cerca de 150 países aderiram à Convenção.

Uma parte importante da Convenção é a de número VI, onde encontramos que, quando um Estado costeiro tiver a intenção de estabelecer o limite exterior de sua Plataforma Continental (PC) além das 200 milhas marítimas (até 350 milhas), apresentará à Comissão de Levantamento da Plataforma Continental (CLPC) da ONU as características de tal limite, juntamente com informações científicas e técnicas de apoio.

Estabeleceu-se, ainda, o prazo de até dez anos, após a entrada em vigor da Convenção, para que fosse apresentada a reivindicação à Comissão de Limites da Plataforma Continental da Organização das Nações Unidas.

Aqui se vislumbrou uma oportunidade de expansão, que os brasileiros souberam aproveitar. Trata-se de um daqueles eventos que não ganham repercussão quando implementados, mas que só a história é capaz de julgar a relevância.

Mas o que foi escrito até agora pode não ter grande significado para quem não está familiarizado com o tema. Vamos abordá-lo de forma mais simples. Como é o fundo do mar?

O fundo do mar é, em linhas gerais, um grande declive. A uma distância variável da costa, ocorre um mergulho para as

grandes profundidades. Obviamente, o fundo do mar é irregular e repete o relevo presente na superfície dos continentes. Ali temos planícies, vales e montanhas. Eventualmente, as elevações afloram a superfície, formando ilhas ou simples rochedos; ou chegam próximo à superfície, formando o que os navegantes batizaram de “*alto fundo*”, que podem ser perigosos à navegação, quando muito rasos.

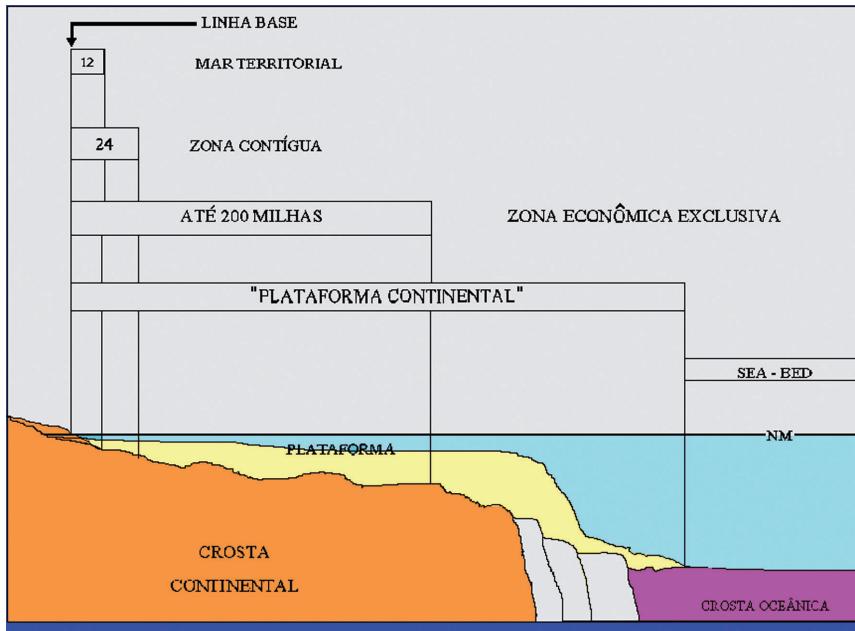


Figura 4

O que estabelece a legislação? Como antes, permanecem as doze milhas de *Mar Territorial*, onde o país exerce a soberania; a *Zona Contígua*, e também a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), até 200 milhas (figura 4).

A novidade é que, a partir da entrada em vigor da Convenção, caso a plataforma continental exceda as 200 milhas, o país costeiro passou a poder reivindicar os recursos do subsolo e do leito marinho na extensão excedente (até 350 milhas) devendo apresentar essa reivindicação à Comissão de Limites da ONU, em prazo

determinado (os recursos da água não estão incluídos). O prazo limite original de dez anos após a entrada em vigor da Convenção (portanto, a contar de 1994), posteriormente, foi estendido, uma vez que a maior parte dos países não conseguiu apresentar as suas reivindicações na moldura de tempo estabelecida.

Mencionou-se que, nessa Convenção, vislumbrou-se uma oportunidade. Ao longo de dez anos, desde 1987, a Marinha e a Petrobrás, com o auxílio da comunidade científica, desenvolveram um trabalho de levantamento intenso e acurado, denominado *Levantamento da Plataforma Continental* - LEPLAC, de modo a delimitar o relevo submarino, para que o Brasil pudesse reivindicar essa área excedente à linha de 200 milhas (figura 5).

Em setembro de 2004, já no limiar do prazo original, o Brasil apresentou a sua proposta, sendo o segundo país a fazê-lo. A proposta ainda hoje está em avaliação na ONU. Trata-se do ônus do pioneirismo. Volta e meia, a Comissão retorna com perguntas e pedidos de esclarecimento. Novas reuniões estão previstas para 2007.

Antes do Brasil, apenas a Rússia apresentara o seu levantamento, que teve que ser retirado por apresentar alguns problemas em relação aos limites com seus vizinhos.

A proposta brasileira é ao mesmo tempo grandiosa e relativamente incontroversa, uma vez que, nas distâncias envolvidas, não existem territórios pertencentes a outros Estados e o Brasil se acertou com os vizinhos - Uruguai e França (a Guiana Francesa é um *départements d'outre-mer* - estado ultramarino - da França). Mesmo que não seja aceita em sua plenitude representará ganho considerável.

Em vista das dificuldades observadas por países como a Rússia em sua demanda, alguns Estados estão apresentando as propostas em conjunto, aparando, antecipadamente, as possíveis arestas existentes.

Um detalhe importante é que, como poucos respeitaram o prazo de dez anos e hoje correm para recuperar o tempo perdido, abriu-se uma oportunidade de negócios muito interessante para o Brasil: assessorar outros países na delimitação de sua plataforma continental.

A figura 6 apresenta os limites resultantes desses levantamentos. Cabe destacar, ainda, a ampliação decorrente do

guarnecimento permanente por pesquisadores, de uma Estação Científica no Arquipélago de São Pedro e São Paulo, que até recentemente era desabitado. A presença humana no arquipélago permitiu o estabelecimento de uma ZEE de 450.000 km², representando um acréscimo equivalente à área do Estado da Bahia.

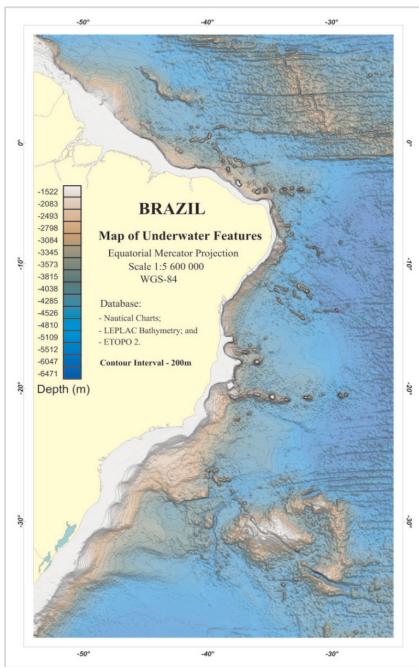


Figura 5 - O relevo submarino da costa brasileira, conforme levantado pelo LEPLAC.

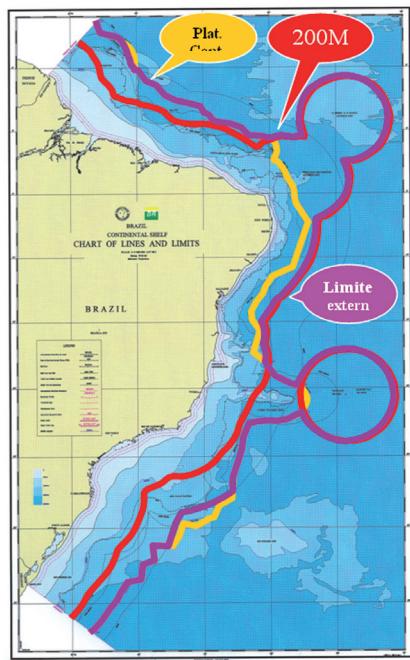


Figura 6 – Limites atuais e propostos pelo Brasil.

- 200 milhas – em vermelho
- Limites da plataforma em amarelo.
- Limites propostos (até 350 milhas, onde aplicável) em rosa.

Como pode ser visto no quadro a seguir, o somatório das áreas inseridas no contorno das duzentas milhas em relação ao continente e ilhas oceânicas, acrescido da área adicional reivindicada entre 200 e 350 milhas, perfaz um total de 4.451.766 km², da mesma ordem de grandeza da área da Amazônia. É como se tivéssemos uma outra Amazônia!

ZEE	3.089.919 km ² 450.000 km ² (S. Pedro e S. Paulo)
Ext. da Plataforma Continental (LEPLAC)	911.847 km ²
ZEE + Ext. da Plataforma	4.451.766 km ²

Fruto dessa analogia, o Almirante-de-Esquadra Roberto de GUIMARÃES CARVALHO, então Comandante da Marinha, escreveu um artigo no jornal Folha de São Paulo ^m (25 de fevereiro de 2004), onde, entre outros argumentos, apontava que “*há uma outra Amazônia, cuja existência é, ainda, tão ignorada por boa parte dos brasileiros quanto o foi aquela por muitos séculos. Trata-se da Amazônia Azul, que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica. Seria, portadas as razões, conveniente que dela cuidássemos antes de perceber-lhe as ameaças.*”

A partir daí, a expressão *Amazônia Azul* passou a ser utilizada com freqüência. É empregada em documentos formais, como, por exemplo, na *Política de Defesa Nacional*.

O relevante desse tópico é que, decorrido um século do estabelecimento de nossas fronteiras terrestres, estamos traçando a nossa última fronteira - a fronteira marítima.

Aspectos Estratégicos

Passemos aos aspectos estratégicos relacionados ao Atlântico Sul, mais precisamente à Amazônia Azul.

A presença britânica

Esse imenso Oceano, até as costas da África, parece um grande vazio. Mas não é! A Grã-Bretanha, por exemplo, está

presente, de posse de um cordão de ilhas oceânicas (Fig. 7), das quais as mais importantes são Ascensão, onde existe uma base militar, e o Arquipélago das Malvinas ou Falklands, militarmente guarnecido, inclusive com a presença de ao menos um navio de guerra, obedecendo a um sistema de revezamento. A partir de Ascensão, é possível controlar o tráfego oceânico no estreitamento existente entre o Nordeste brasileiro e a costa ocidental africana. Na Guerra das Malvinas (1982), Ascensão foi ponto de apoio importante para a retomada das Malvinas, Geórgia do Sul e Sandwich do Sul.

O arquipélago das Malvinas está situado na extensão da plataforma continental, de rico subsolo marinho (petróleo e gás) e recursos pesqueiros.



Figura 7

Tráfego Marítimo

Um aspecto importante é a necessidade de se acompanhar e controlar o tráfego marítimo que circula pelo Atlântico Sul.

Este Oceano, inclusive, é uma via marítima vital para as nações mais desenvolvidas do hemisfério norte. Com relação ao Brasil, esta importância é potencializada. Cerca de 95% do nosso comércio exterior flui pelo mar. Além disso, existe a navegação de cabotagem, ou seja entre portos e terminais dentro do Brasil, como por exemplo, o transporte de petróleo e gás das plataformas de exploração marítimas para as refinarias; distribuição de combustível entre terminais litorâneos, etc.

A figura 8 mostra a distribuição das linhas marítimas de interesse, envolvendo o tráfego de, em média, quinhentos navios mercantes por dia. Este número pode parecer pouco expressivo para quem não está familiarizado com o tema, mas um único navio é capaz de transportar uma grande quantidade de carga. Exemplos:

- Os navios porta-contentores transportam carga em caixas padronizadas de 20 e 40 pés (6,058 e 12,192 metros), denominados contentores ou *containers*, que podem ser transferidos rapidamente para um trem, caminhão ou barcaças, o que os tornam ideais para os sistemas integrados de transporte. Existem navios de diversas dimensões. O maior porta-contentores do mundo e primeiro de uma série, o navio mercante EMMA MAERSK (entrou em operação em 2006), de 158.000 TDW e 397 metros de comprimento, tem capacidade para transportar cerca de 11.000 contentores de 20 pés, ou seja, a carga equivalente a de 11.000 caminhões. Esse navio opera entre a Europa e o Extremo Oriente.¹⁰
- O maior navio graneleiro em operação, o *Berge Stahl*, que realiza o transporte de minério de ferro da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) do Terminal Marítimo Ponta da Madeira (Maranhão), para Roterdã, na Holanda, já tendo realizado viagens para a China, tem capacidade para transportar 355 mil toneladas. O navio tem 343 metros de comprimento e 65 metros de largura.
- O Navio tanque “*Ouro do Brasil*”, com 140 metros de comprimento, transporta, a granel, em seus tanques frigoríficos, 9.200 toneladas de suco concentrado congelado de laranja, do terminal da Citrosuco, no Porto de Santos, para a Europa e Estados Unidos.

- Navios especializados em transporte de veículos, denominados Ro-Ro (abreviação da expressão inglesa *roll on-roll off*, que descreve a peculiaridade da carga embarcar e desembarcar por seus próprios meios, ou seja, rodando, através de rampas), transportam milhares de veículos por viagem. No Brasil, terminais portuários foram construídos ou adaptados para essa modalidade de transporte.



Figura 8 – As linhas comerciais marítimas de interesse do Brasil representam um tráfego de 500 Navios Mercantes por dia

Fontes: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo.

O acompanhamento, ao mostrar a reduzida participação da bandeira brasileira, permite avaliar como o Brasil perde oportunidades. Apenas 3% desse tráfego é atendido por navios nacionais. Enquanto isto, a Índia, em seu planejamento estratégico, busca aumentar a participação de navios próprios em seu comércio exterior. Gradativamente, amplia a participação nesse mercado, já sendo, atualmente, responsável por cerca de um terço do transporte.^º

Existem países que auferem receitas substanciais atuando no tráfego marítimo como terceira bandeira (de forma simplificada: o país participa da linha comercial entre o país “A” e o país “B”, vendedor e comprador, que seriam as primeira e segunda bandeira). Esses países possuem uma legislação mais flexível, de modo a reduzir os custos para o armador.

A figura 9 reproduz a tela de acompanhamento do Centro de Controle do Teatro de Operações Marítimo, do Comando de Operações Navais, em um dia qualquer de 2006.

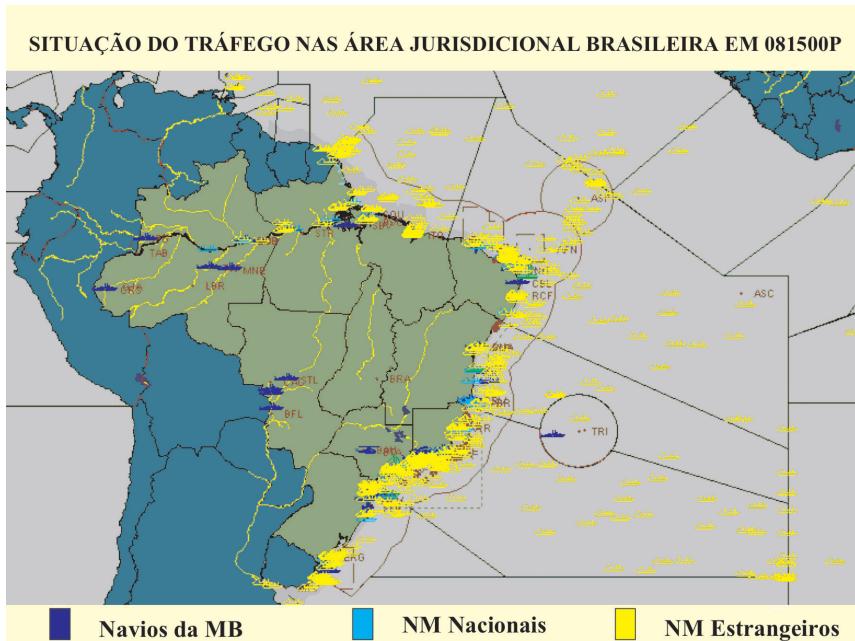


Figura 9

Em amarelo, aparecem os navios mercantes estrangeiros; em azul claro, os navios mercantes nacionais; em azul escuro os navios e unidades aéreas e de tropa da Marinha do Brasil, no mar e no interior do território nacional. Pode ser visualizado, por exemplo, um Navio de Assistência Hospitalar em missão no Rio Juruá, no Estado do Acre.

Se tirássemos os navios estrangeiros da figura, não sobraria, praticamente, nada. Trata-se de uma perda de oportunidade acentuada. Uma perda tripla, uma vez que:

- estamos drenando recursos, da ordem de vários bilhões de dólares, pagando frete ao estrangeiro;
- deixamos de aproveitar um segmento capaz de gerar uma enorme quantidade de empregos diretos e indiretos, em vários níveis de capacitação; e
- perdemos uma posição de relevo no setor, tanto no que se refere ao transporte marítimo nas linhas de interesse nacional, quanto na construção naval, por aspectos que podem ser atribuídos a fatores externos, mas também a um conjunto de decisões tomadas no passado, modernizadoras, mas que não levaram em conta a necessidade de salvaguardas que preservassem os ganhos auferidos nas etapas anteriores.

O fato é que a construção naval somente conseguiu sobreviver graças às necessidades da indústria do petróleo. Entretanto, há alguma reação no setor e a navegação de cabotagem vem apresentando boas perspectivas.

Destaca-se que algumas empresas têm se voltado para o transporte multimodal, incluindo um componente fluvial ou marítimo, com a finalidade de reduzir os custos logísticos de suas operações.

A Aracruz Celulose S. A., por exemplo, ao aumentar a capacidade de produção da Unidade Barra do Riacho (ES), viu crescer significativamente o volume de madeira de eucalipto e o tráfego rodoviário de carretas vindas do norte do Espírito Santo e do extremo sul da Bahia. Com base em diversos estudos, decidiu adotar o transporte de madeira por via marítima, reduzindo consideravelmente o número de carretas em circulação nas rodovias. Cada embarcação transporta até cinco mil toneladas de madeira – o equivalente a 95 carretas. O sistema iniciou a operação em 2003.

Em 2004, com três barcaças e um empurrador em atividade, eliminou cerca de 40 mil viagens de carretas (“*tritrens*” ou “*treminhões*”) pela BR-101. Ao menos mais uma barcaça e um

empurrador entraram em operação desde então. O sistema foi dimensionado para, em sua plenitude, eliminar duzentas viagens de carretas por dia.

Petróleo e Gás

O nosso petróleo, basicamente, está no mar. Quando em terra, salvo poucas exceções, é explorado próximo a ele. Isto cria uma vulnerabilidade estratégica bastante acentuada.

Isto é particularmente agravado pelo fato de existirem cerca de 150 plataformas e sondas espalhadas na ZEE, algumas a mais de cem milhas da costa (cem milhas marítimas equivalem a 185,2km).

Acrescente-se que é praticamente impossível impor restrições ao tráfego marítimo, pois a legislação reconhece o direito à livre navegação internacional na ZEE. Isso significa que qualquer país pode deslocar uma força naval para operar nas proximidades das áreas marítimas onde se localizam as nossas plataformas, sem nenhum constrangimento de ordem jurídica, embora possa haver de ordem política.

Na *Amazônia Azul*, independentemente de um cenário de crise, uma preocupação diuturna tem sido a proteção das instalações de petróleo no mar contra ações aparentemente inofensivas. As estruturas atraem vida marinha aderente, que por sua vez atraem peixes pequenos e esses os grandes. Obviamente, áreas piscosas funcionam como um chamariz para pescadores, cuja atividade pode causar acidentes de material e de pessoal (“pescando” mergulhadores imersos, por exemplo). Por este motivo, é proibida a aproximação de embarcações não-autorizadas às plataformas. Proibição esta que é desrespeitada com relativa freqüência, quando se alivia a fiscalização.

A preocupação com a segurança e a fiscalização de áreas de exploração de petróleo é tão relevante, que o México estabeleceu um comando próprio, com embarcações e helicópteros, na Bacia de Campeche, porque aquela é uma área importante para a produção de petróleo do país, o qual é um grande exportador.

No Brasil, os legisladores compreenderam a importância do problema - o agravamento das tarefas cometidas à Marinha com o aumento da produção de petróleo – tanto que estabeleceram um percentual dos *royalties* para a Força. Ocorre que substancial parcela desses recursos não chega à Marinha.

Se a Marinha conseguisse trabalhar com a expectativa concreta de um aporte regular e previsível desses recursos, seria possível planejar e executar a obtenção de meios com racionalidade e economicidade. Navios são itens de grande maturação; o tempo decorrido entre a concepção, construção e a entrada em operação mede-se em vários anos - dependendo do tipo, mais de dez anos.

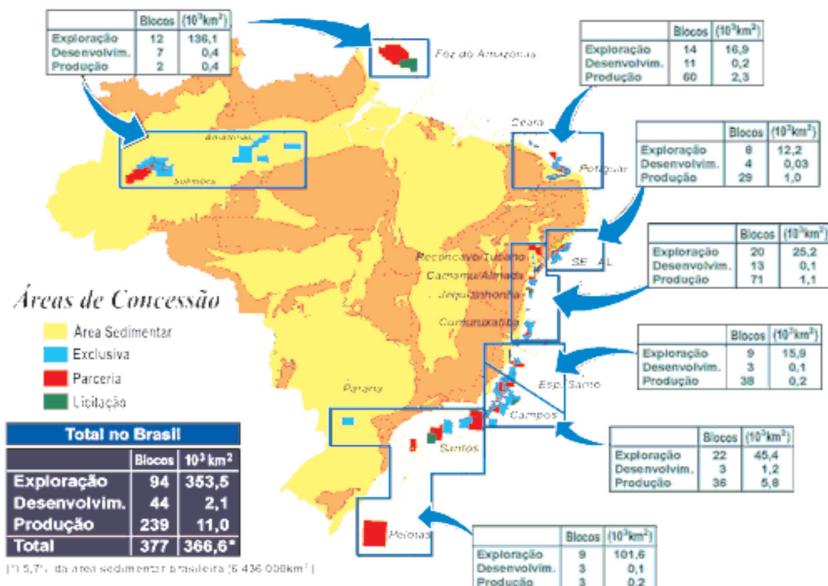


Figura 10 – Áreas de concessão para exploração de petróleo no Brasil. O petróleo, basicamente, está no mar ou, quando em terra, salvo poucas exceções, próximo a ele. Isto cria uma vulnerabilidade estratégica bastante acentuada.

Fonte: SETOR ENERGÉTICO - DESTAQUES EM 1999 E OPORTUNIDADES DE NEGÓCIOS. Ministério das Minas e Energia. Disponível:
<http://ecen.com/eee19/res99mme.htm>

A produção de gás natural segue o caminho do petróleo, e também assume valores expressivos no mar.

O gás não tinha importância e era desperdiçado até passado recente. Hoje em dia, cada vez tem maior valor, a ponto de ser motivo de pressão internacional contra o Brasil.

Recursos vivos

Iniciemos pela pesca. Apesar dessa costa imensa, o Brasil não possui áreas pesqueiras muito distribuídas.

Isto está relacionado às características de nossas águas. Elas são predominantemente quentes. Em raros lugares ocorre o processo de renovação (ressurgência – subida das águas profundas) capaz de trazer nutrientes do fundo. Acontece, por exemplo, na região de Cabo Frio (RJ) e na Região Sul, prolongando-se para o Uruguai e Argentina. Por este motivo, vez por outra, são capturados barcos de pesca brasileiros que invadem as águas uruguaias - a cata de regiões mais produtivas, esses barcos ultrapassam a fronteira e se envolvem em dificuldades. Acrescente-se que a pesca acentuada e predatória nas áreas costeiras reduziu em demasia os estoques.

Mas são boas oportunidades na pesca de alto mar. Para transformar essas oportunidades em realidade necessita-se de recursos e de tecnologias, de embarcações mais preparadas, etc. Na área oceânica, existem peixes muito valorizados no mercado internacional e que, portanto, possibilitariam auferir elevada receita.

No Atlântico Sul, o ente estatal de maior atividade é a Comunidade Européia, basicamente embarcações de pesca espanholas. Existem acordos de distribuição de cotas por espécie e a Comunidade Européia detém cotas elevadas. O Brasil tem lutado por cotas maiores e às vezes consegue obtê-las, como aconteceu recentemente com relação à determinada espécie.

O setor comemorou, mas não por muito tempo. Boa parte dos países compradores desse pescado de alta qualidade são, também, os que o pescam, ou seja, são concorrentes na atividade de captura.

Assim, podem ser criados empecilhos para a atuação do Brasil nesse mercado. Nesse contexto, a Comunidade Européia, recentemente, estabeleceu uma barreira sanitária para a importação de peixe fresco, exigindo a certificação do produto em laboratório, para a qual seria necessária a realização de exames de certa sofisticação. O problema é que este tipo de pescado é exportado a partir do Nordeste e, ao que consta, o único laboratório no Brasil que capacitado para realizar os exames exigidos está localizado no Rio de Janeiro. Tal exigência criou dificuldades que poderão ser contornadas ou não. De qualquer modo afetará a atividade produtiva, ao menos no que se refere aos custos.

Poderá também implicar no não atendimento da cota estabelecida, o que poderá acarretar dificuldades na próxima rodada de negociações, quando correremos o risco de sofrer pressão para abrir mão de parcela de nossa participação

Chama-se a atenção que poderemos ter problemas mesmo na nossa ZEE, a luz da *Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar*. No artigo 62 lê-se que: “*Quando o Estado costeiro não tiver capacidade para efetuar a totalidade da captura permitível, deve dar a outros Estados acesso ao excedente dessa captura, mediante acordos e outros ajustes.*”

Nossa extensa ZEE possui regiões oceânicas ricas. Se não a explorarmos economicamente poderemos ser pressionados ou convencidos a ceder a pesca para outros países, a luz desse artigo.

Outro segmento com grande possibilidade de desenvolvimento é a aquicultura, A criação de espécies em cativeiro – peixes, ostras, camarões, etc. - apresenta alta rentabilidade e reduz sobremaneira os danos ao meio ambiente. A atividade não está limitada às áreas marítimas. Constitui, inclusive, uma das boas opções de desenvolvimento para a Região Amazônica, apresentando elevado potencial de gerar riqueza. Em Mato Grosso, por exemplo, cria-se pirarucu em cativeiro.

Existem grandes possibilidades na produção de artigos de decoração, de cosméticos, de medicamentos, na indústria química, etc. Exemplos:

- Anticoagulantes podem ser obtidos a partir de esponjas marinhas, de forma muito mais barata que nos processos atualmente empregados.
- A partir de uma substância isolada da alga *Dictyota pfaffii*, existente no litoral brasileiro, pesquisadores do Instituto Oswaldo Cruz, da Universidade Federal Fluminense e da Fundação Ataulfo de Paiva estão desenvolvendo um gel microbicida, com o propósito de ser empregado na prevenção de doenças sexualmente transmissíveis, inclusive o vírus HIV.^P

Síntese

Pelo que foi descrito até aqui, as potencialidades desta extensa “Amazônia Azul” são imensas:

- Existem inúmeras atividades ligadas ao mar - Turismo; esporte, lazer, portos, transporte, aquicultura, processamento e distribuição de alimentos, etc;
- Há uma ampla diversidade de recursos não-vivos – São recursos minerais de vários tipos, além do petróleo e do gás. Afinal, as mesmas formações geológicas presentes em terra firme estendem-se para o fundo mar. Na Namíbia e na África do Sul, por exemplo, extraem-se diamantes do fundo do mar. Na plataforma continental brasileira, na bacia de Pelotas e na da Foz do Amazonas, existem depósitos de hidratos de gás (trata-se de gás, normalmente metano, aprisionado sob pressão em cristais especiais de gelo, que possuem uma molécula gasosa em sua estrutura cristalina). A exploração de hidratos de gás ainda demanda tecnologia apropriada, mas apresenta boas perspectivas como fonte de energia. Neste tópico, faltou mencionar os recursos não-vivos mais óbvios: o sal e a água potável, que podem ser produzidos a partir da água salgada.
- Existe uma grande biodiversidade – As possibilidades neste campo são imensas: pesca, produção de fármacos, etc. Todos os argumentos relacionados à biodiversidade

amazônica também se aplicam à biodiversidade marinha.

- Há inúmeras possibilidades para a geração de energia
- O mar viabiliza a geração de energia a partir da:
 - Variação de amplitude das marés - Aproveitando-se o desnível provocado pelas marés e a existência de reentrâncias, como rios, golfos ou baías, que permitam o represamento das águas. No Brasil, encontramos variações de maré da ordem de 9,6 m, no Amapá, e de 7,3 no Maranhão. Infelizmente, a topografia não permite grandes acumulações de água nessas regiões.
 - Energia das ondas – Trata-se do aproveitamento da energia gerada pelas oscilações da superfície do mar por meio de mecanismos pneumáticos.
 - Energia do gradiente térmico – Aproveitar a diferença de temperatura da água da superfície e a profunda para a instalação de máquinas térmicas.
- Por fim, por todos os fatores mencionados neste tópico, têm-se uma enorme capacidade de geração de empregos.

Responsabilidades do Brasil no Atlântico Sul.

Ao contrário do que muitos imaginam, as Forças Armadas não são empregadas apenas se houver guerra. Isto é uma visão muito limitada. As Forças Armadas brasileiras têm inúmeras responsabilidades em tempo de paz. Por vezes, responsabilidades que o Brasil assumiu no cenário internacional.

A figura 11 apresenta a área marítima de responsabilidade SAR (“*search and rescue*” – sigla internacional para busca e socorro) atribuída ao Brasil. Ela equivale a uma vez e meia o nosso território; o seu ponto mais distante de terra fica a 1.850 milhas náuticas, ou seja, quase 3.500 quilômetros. É uma área em que a Marinha do Brasil e Força Aérea Brasileira têm que atuar no socorro de pessoas acidentadas ou enfermas, em obediência a compromissos internacionais assinados pelo Brasil.

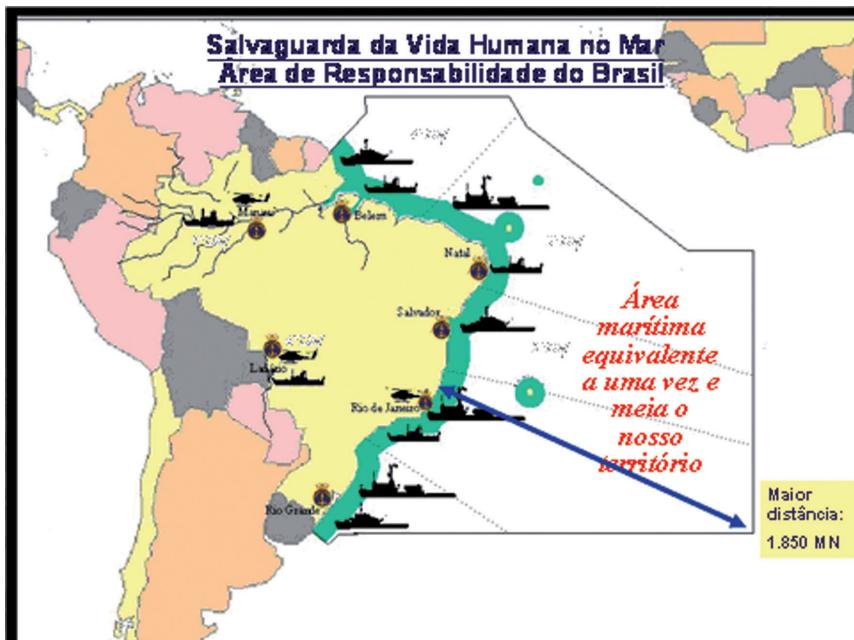


Figura 11

Os Centros de Coordenação SAR que atuam na área marítima são conhecidos internacionalmente pela sigla MRCC, que significa *Maritime Rescue Coordination Centre*, acrescido do nome do país ou da cidade onde está localizado o Centro.

No Brasil, a função de MRCC é exercida pelo Serviço de Busca e Salvamento da Marinha (SALVAMAR BRASIL), a cargo do Comando de Operações Navais. A área de responsabilidade é dividida em cinco regiões marítimas, atribuídas aos Comandos de Distritos Navais. Adicionalmente, existem Centros responsáveis pela coordenação SAR em vias navegáveis interiores da Bacia Amazônica e do Rio Paraguai: O SALVAMAR NOROESTE, com sede em Manaus (AM) (Comando do 9º Distrito Naval) e o SALVAMAR OESTE, com sede em Ladário (MS) (Comando do 6º Distrito Naval).

Ainda que a maioria dos incidentes SAR ocorra nas proximidades da costa, eventualmente, ocorrem operações de socorro muito dispendiosas, devido às grandes distâncias.

Exemplo:

29/30 de abril de 2004 - Resgate de tripulante com acidente vascular cerebral (AVC), a bordo do navio mercante chinês “Meng Hai”.

Por ocasião do acionamento do socorro, na tarde do dia 29, o navio mercante encontrava-se a mais de mil milhas do litoral. A operação foi executada pela Fragata Defensora, que empregou o seu helicóptero para efetuar o resgate ao raiar do dia, após chegar a uma distância apropriada do NM (os navios não tiveram contato visual na operação). O enfermo baixou hospital (Rio de Janeiro) no final da tarde do dia 30.

Custo da operação (fragata e helicóptero): pouco mais de 220 mil Reais, sendo que a maior parcela refere-se a combustíveis, em função do grande consumo decorrente das elevadas velocidades desenvolvidas.

Casos como esse destacam a necessidade de recursos e de meios capacitados para executar operações de socorro à longa distância.

Também podem ocorrer acidentes gerando por poluição. E se houver uma ação terrorista contra navios em trânsito em alto mar? No mundo conturbado de hoje em dia, embora o Brasil não seja considerado alvo, pode ser cenário de ações terroristas. Qual a organização do Brasil com capacidade de atingir grandes distâncias no mar? Somente a Marinha pode acudir acidentes em alto mar.

No que se refere à salvaguarda da vida humana, também se atua de forma preventiva. Por ocasião do Ciclone Catarina (março de 2004) ocorreram alguns óbitos no mar. No entanto, poderiam ser em maior número, caso a comunidade marítima não tivesse sido alertada para a aproximação da tempestade pelos Avisos aos Navegantes e pelo SALVAMAR-SUL. Literalmente, esvaziou-se o mar, antes que se configurasse o perigo. Mas uns poucos barcos não conseguiram alcançar águas abrigadas, sendo que dois naufragaram, ocorrendo vítimas fatais (três tripulantes foram localizados vivos; dois foram encontrados mortos; e oito desapareceram).

A Estação Antártica Comandante Ferraz

Os interesses do Brasil se estendem até a Antártica, onde o Brasil mantém a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), desde 1982.

A EACF é mantida guarnecida pela Marinha o ano todo: Comandante e a tripulação de apoio - com médico, enfermeiros, cozinheiros, mergulhadores, técnicos, etc.

A Estação é apoiada pelo Navio de Apoio Oceanográfico “*Ary Rongel*” e por aeronaves da FAB, que pousam em uma base chilena situada próxima ou lançam carga por pára-quedas. O transporte do pessoal e da carga entre a base e a Estação é feito por helicóptero.

O biênio 2007-2008 promete ser movimentado para a Estação, devido à realização do *Ano Polar Internacional 2007-2008*. As atividades desenvolvidas no período proporcionarão a continuidade, o incremento e a integração da pesquisa atualmente em curso com organismos de outros países.

Embora receba a denominação de “ano”, os trabalhos estender-se-ão de março de 2007 a março de 2009, de modo que possam abranger dois ciclos de verão nos Ártico e no Continente Antártico, uma vez que a maior parte das pesquisas científicas nestes locais é realizada nessa época. O *Ano Polar Internacional 2007-2008* contará com mais de duzentos projetos de grande interesse científico, envolvendo cerca de sessenta países, cujas pesquisas estão direcionadas para temas diversos relativos às regiões e fenômenos polares.

Patrulha Naval

São realizadas pelos navios patrulha subordinados aos Comandos dos Distritos Navais, por vezes com a participação de aeronaves da FAB.

Exemplo de ação decorrente de Patrulha Naval:

20/OUT/2004 – Apresamento do Barco de Pesca “Southern Star”, por pesca não autorizada.

Esse barco era tripulado por chineses, mas registrado em

São Vicente e Granadina, um pequeno país do Caribe. O apresamento foi decorrente de uma patrulha conjunta FAB-MB. A embarcação foi avistada por um avião-patrulha dentro das duzentas milhas (em relação ao Arquipélago de Fernando de Noronha); e apresada por um navio-patrulha. Nesse evento, durante a inspeção, o comandante do barco, surpreso, por gestos alegou que estava fora das duzentas milhas em relação ao Brasil. O oficial que chefiava o Grupo de Visita e Inspeção, mostrou-lhe Fernando de Noronha e indicou que a embarcação estava dentro da ZEE referenciada ao arquipélago – em seqüência, apresou-se o barco, que foi recolhido a Natal.

Este incidente é representativo, porque os acompanhamentos indicam que há muita atividade de pesca em alto mar, sendo fácil ocorrer um “escorregão” para dentro de nossa ZEE a demandar medidas coercitivas, as quais somente são possíveis mantendo-se navios em patrulha em persistente vigilância.

Conclusão

O então Secretário de Defesa dos EUA, Donald Rumsfeld, em discurso na *National Defense University* (31/jan/2002), disse que:

Nosso desafio neste século é difícil: preparar para defender a nossa nação contra o desconhecido, o incerto, o invisível e o inesperado. Pode parecer uma tarefa impossível. Mas não é. Temos que pôr de lado as maneiras cômodas de pensar e de planejar – assumir riscos e experimentar coisas novas – assim poderemos conter e nos defender de adversários que ainda nem apareceram para nos desafiar.

É como lidar com ladrões. Não é possível saber quem vai forçar a entrada de sua casa, ou quando vão tentar fazê-lo. Mas você sabe como eles poderão tentar entrar – assim, você precisa de uma tranca forte e sólida na sua porta da frente.

Sabe que eles poderão tentar forçar a janela - então, você precisa de um bom sistema de alarme.

Sabe que é melhor interceptá-los antes que entrem - então,

você precisa que a polícia patrulhe a sua vizinhança, de modo a deixar os malfeiteiros longe de sua rua.

Você também sabe que ter um bom pastor alemão também não faz mal nenhum.

O texto mostra-se adequado ao nosso tema.

Verifica-se que o então Secretário de Defesa da nação mais poderosa do planeta preocupava-se em colocar uma tranca na porta de seu país. No dia-a-dia, observa-se a preocupação que as pessoas demonstram com a segurança pessoal, de sua família e de seu patrimônio. Colocam tranca na porta de casa, mas relutam em prover recursos para trancar ou controlar “as portas” do país.

Tudo que Rumsfeld aponta são tarefas exercidas pelas Forças Armadas, isoladas ou em concertação com outras instituições. Elas contribuem, por exemplo, no controle das fronteiras. Nesse aspecto, em terra ainda existe a possibilidade de haver acidentes geográficos ou marcos para assinalá-las. No mar, essas marcas inexistem, e somente o exercício de fiscalização por unidades em patrulha possibilita exigir o respeito aos limites.

Quando Rumsfeld menciona “*que ter um bom pastor alemão também não faz mal nenhum*”, está se referindo diretamente às Forças Armadas. No caso de um país, não temos que possuir um cão apenas. Mas matilhas de cães, composta de animais que nadem, voem ou operem em terra. Matilhas que sejam freqüentemente renovadas, pois se isto não acontecer, os cães ficarão velhos, seus dentes cairão, e de nada servirão quando se tornarem necessários.

No caso da Marinha, o Brasil necessita possuir um poder naval com credibilidade, que garanta os interesses do país, dimensionado de acordo com o que se tem que proteger.

O nosso poder naval tem que ser composto por uma esquadra versátil, flexível e com capacidade de permanência. Para isto, há necessidade de um orçamento compatível.

Não são apenas necessários recursos para comprar equipamentos e pagar e manter o pessoal. Tem que existir

um orçamento que seja capaz de custear as operações, os adestramentos, a manutenção e os suprimentos. Há necessidade de se ter itens disponíveis em estoque para o atendimento das necessidades operativas.

Em custeio dos adestramentos, inclui-se a verificação do funcionamento dos diversos sistemas. É preciso saber se os equipamentos adquiridos funcionam e como funcionam, pois, caso contrário, pode-se ter uma surpresa desagradável na hora em que se precisar deles. A literatura registra casos de degradação ou restrições em armas importadas. São casos de equipamentos adquiridos mas retidos no país fornecedor, com a promessa de serem entregues, caso o país comprador precise empregá-los; equipamentos fornecidos com sensibilidade reduzida, etc.

Então, torna-se necessário testar e avaliar o equipamento recebido, para que não se caia em uma armadilha.

A existência de uma indústria nacional de equipamentos militares também contribuiu para uma maior autonomia do país, tanto quanto a aspectos de ordem logística quanto política.

Também é necessário treinar o uso, para se obter o rendimento apropriado do armamento. Os arrojados pilotos argentinos, na Guerra das Malvinas, estavam pouco treinados no ataque a unidades navais. Eles se aproximavam em demasia; lançavam as bombas à curta distância; as bombas acertavam o alvo, mas não explodiam. O avião, com freqüência, era abatido. Por que isso acontecia? Faltava prática. Faltava treinamento. O lançamento das bombas se fazia a tão curta distância que o tempo de queda era inferior ao estabelecido nos dispositivos de segurança da arma.

Nessa Guerra, em determinada ocasião, um submarino argentino atacou um importante navio britânico - lançou torpedos, que não funcionaram a contento. Há várias versões para a causa de mau funcionamento. Mas todas convergem para o fato de que o sistema não estava suficientemente testado, pois não era usado em treinamentos, ao menos com a freqüência necessária.

E quanto à substituição de meios obsoletos? Voltemos ao exemplo da matilha. O que acontece na natureza? As manadas

e alcatéias, a todo instante, recebem novos elementos. São constantemente renovadas. A natureza não espera que os mais velhos percam o vigor – se tornem reumáticos e desdentados – para disponibilizar substitutos.

Nós temos que ter reposição tempestiva, pois, caso contrário, os nossos “cães” irão perder os dentes e, daqui a pouco, teremos apenas Forças Armadas de parada.

Para que esta renovação ocorra, é mandatório existir um programa de reaparelhamento. Ele até existe em forma de proposta, a qual encontra dificuldades para se transformar em documento de execução. (Há expectativa que isto ocorra em breve).

Como escreveu certa vez Ruy Barbosa, “*Esquadras não se improvisam.*” Será que estaremos preparados, caso se configure uma situação de crise ou conflito que nos obrigue a empregar a Marinha? Das vezes anteriores entramos em guerra despreparados. Nas relações internacionais não existe bola de cristal. Não se pode aguardar a configuração de uma situação séria para se providenciar o preparo de uma força armada para um confronto.

Por fim, apresenta-se uma síntese do que foi apresentado neste artigo:

- **No mar traça-se a nossa última fronteira.** Estamos vivendo um momento histórico. Possivelmente, sua grandeza somente será percebida em toda sua plenitude no futuro. Mas temos conhecimento suficiente para reconhecermos a importância do acontecimento e agirmos de forma coerente com essa percepção agora, de modo a podermos auferir ganhos em proveito das futuras gerações.
- **São grandes os interesses e as responsabilidades do Brasil no Atlântico Sul.**
- **É imensa a potencialidade e grande a vulnerabilidade da nossa extensa Amazônia azul.** Ações nesta área ou na costa poderão colocar o país de joelhos.
- **É de suma importância que o Brasil possua forças armadas com qualidade e dimensões compatíveis com o que tem que proteger.** Como escreveu Ruy

Barbosa: “*Esquadras não se improvisam.*” Podemos ser mais abrangentes: *Forças Armadas não se improvisam!*

Destaca-se, ainda, que, ao longo de todo o artigo, buscou-se enfatizar a necessidade de se ter visão prospectiva, de se pensar estrategicamente e de se adotar uma postura pró-ativa, de modo a transformar em realidade o enorme potencial do nosso Brasil. Conceitos que a Escola Superior de Guerra, ao longo de sua existência, buscou incutir em todos os seus estagiários, consoante o seu lema de que “*nesta casa estuda-se o destino do Brasil*”.

Também merece ênfase o fato de que riqueza atrai cobiça e que a proteção dessa imensa *Amazônia Azul*, onde o Brasil já transformou em realidade boa parte de seu potencial e ainda é possível muito realizar, necessita ser protegida por uma Marinha com as dimensões compatíveis com as riquezas que tem a proteger.

Anexo:

Perguntas mais freqüentes.

Notas

- a VIDIGAL, Armando [et al]. *A Amazônia Azul: O mar que nos pertence*. Editora Record. Rio de Janeiro. 2006.
- b Decreto no 5.484 de 30 de junho de 2005.
- c BITTENCOURT, Armando S. *Tesouros no fundo do mar* . Revista “História Viva”. Edição Nº 20 - junho de 2005 . disponível: http://www2.uol.com.br/historiaviva/conteudo/materia/materia_43.html.
- d O princípio do *uti possidetis*, em síntese, estabelece que a terra deve pertencer a quem de fato a ocupa.
- e Adaptação de texto de CYRINO, Roberto de Oliveira. *O Atlântico Sul e os Interesses Brasileiros*. Monografia apresentada na Escola Superior de Guerra em 1993. Revista da Escola Superior de Guerra (Edição “Monografias”). Ano X – Nº 28 – out. 1994. p. 49.
- f Dados referentes ao ano de 1940: população – 41.236.315; urbana – 12.880.182 (31,23 %) ; rural – 28.356.133 (68,77%) (Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística -IBGE. Disponível: www.ibge.gov.br)
A população de analfabetos com quinze anos ou mais era de 13.242.172 (55,9%). (Fonte: Centro de Estudos Educação & Sociedade da Universidade de Campinas - CEDES. Disponível: www.cedes.unicamp.br)
- g A Marinha Imperial era tipicamente oceânica ao iniciar-se a Guerra da Tríplice

- Aliança, o que era coerente com as necessidades enfrentadas até então. Entretanto, o Paraguai, antes do conflito, oferecera indícios suficientes de que buscava a expansão territorial, o que recomendaria uma melhor orientação do preparo da defesa do Império.
- h Adaptação de texto de PEREIRA, Mauro César (então Ministro da Marinha). *Marinha do Brasil: Poder Naval*. Action Editora Ltda. Rio de Janeiro. 1997. p. 18.
 - i O Oficial de Marinha e cientista brasileiro Paulo de Castro Moreira da Silva atuou como perito nas negociações com os franceses em 1962 e no início de 1963. Contrapondo-se a argumentação francesa de que a lagosta era um recurso da água e, portanto, poderia ser pescada, o futuro Almirante alegaria: “*Ora, estamos diante de uma argumentação interessante: por analogia, se a lagosta é um peixe porque se desloca dando saltos, então o canguru é uma ave.*”
 - j Covo - Armadilha de pesca, em forma de gaiola, colocada no fundo do mar. É utilizada na captura de lagostas.
 - k “*Mas não se pode ser pacífico sem ser forte, como não se pode, senão em intenção, ser valente sem ser bravo.*” Discurso de agradecimento do Barão do Rio Branco, por ocasião de homenagem no Clube Militar Clube Militar, 15 de outubro de 1911, conforme publicado em ANTUNES, P. *História do Grande Chanceler*. Biblioteca Militar. Ministério da Guerra. Rio de Janeiro. 1942. Página 102.
 - l Na Zona Contígua, o estado costeiro pode tomar medidas de fiscalização necessárias a evitar infrações a leis e regulamentos aduaneiros, fiscais etc. no seu território ou no seu mar territorial; reprimir infrações as leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial (Referência: artigo 31 da CNUDIN).
 - m O artigo, intitulado “*A Outra Amazônia*”, é reproduzido neste Caderno de Estudos Estratégicos.
 - n Disponível em: <http://www.maerskline.com/link/?page=news&path=/news/news20060901>, em 20 de fevereiro de 2007. Essa quantidade de containers que o navio pode transportar reproduz o número divulgado pelo armador, que considera em seus cálculos a combinação volume e peso. Números maiores poderão ser encontrados na literatura sobre o tema, onde for computado isoladamente a capacidade em volume.
 - o *Shaping India's Maritime Strategy – Opportunities & Challenges*. Conferência proferida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada da Marinha da Índia, Almirante Arun Prakash, no Colégio Nacional de Defesa, Nova Delhi, em novembro de 2005. Disponível: http://indiannavy.nic.in/cns_add2.htm
 - p *Brasil testa gel anti-HIV derivado de alga marinha*. Folha de São Paulo. 15 de janeiro de 2007. Pág. A9.

Anexo

A Amazônia Azul: O Mar que nos Pertence (Perguntas mais freqüentes)

1) Em um país com tantas carências, como justificar investimento em Forças Armadas (FA)?

Esta pergunta remete-nos ao dilema clássico sintetizado na metáfora: *manteiga & canhões*. Ou seja, o dilema vivido pelos governantes quanto a decidir entre investir em alimentos e o bem estar de seu povo ou aplicar recursos em segurança (em uma visão mais restrita, em *defesa*). Alguns utilizam uma figuração mais clara, pois nos remetem aos “*instrumentos de trabalho*”, no caso, optar por fabricar arados ou espadas.

A maneira mais simples de responder esta pergunta é apontar que há necessidade de se assegurar o bem estar e a segurança, pois riqueza atrai cobiça. Investir nas Forças Armadas é o mesmo que pagar uma apólice de seguro. Obviamente, o que se vai despender é função das ameaças existentes e do valor daquilo que se tem a proteger.

Ampliando o tema: Será que deixar de aplicar recursos nas Forças Armadas resolveria as carências existentes?

Na literatura e nas diversas conferências apresentadas na ESG, aí incluídas as ministradas por membros do governo, constata-se que o Brasil apresenta uma série de “*má distribuições*”.

Foi um dos países que mais cresceu no século XX. No entanto, desenvolveu-se em bases razoavelmente regulares e a taxas elevadas apenas entre 1930 e 1980, ou seja, em metade do tempo. Um exemplo de má distribuição temporal de desenvolvimento.

A Região Norte, com uma área 3.869.637,9 km² (45,3% da superfície do país), abriga menos que 10% da população brasileira, bem como o PIB regional não alcança 5% do nacional. Ou seja, aí temos exemplos de má distribuição populacional e má distribuição espacial de desenvolvimento.

Atacando essas más distribuições, certamente, seremos mais bem sucedidos em prover melhores condições de vida a nossa população.

Passemos aos canhões ou as espadas. Existem duas maneiras básicas de se aplicar recursos nas Forças Armadas. A inteligente e a perdulária. Alguns países escolhem a pior delas e despendem os recursos de forma pouco racional, em um investimento com pouco ou nenhum retorno, sacrificando, inclusive, o atendimento das necessidades básicas do povo, por vezes, sob a justificativa da presença de um inimigo que tem a sua importância ampliada ou mesmo inexiste como tal.

Isso não acontece quando se conhece o que as Forças Armadas podem oferecer e se maximiza os efeitos de sua existência e atuação. Muitas pessoas têm dificuldades para identificar tais vantagens.

A sociedade, ao manter Forças Armadas, custeia, em grau variado:

- a) Um instrumento de apoio à Política Externa, ai incluída desde a dissuasão, que inibe ameaças, à assistência a países em dificuldade (tarefas humanitárias e operações de paz).
- b) A presença do Estado nos locais remotos do país. Em muitos lugares remotos do Brasil, como na Amazônia, as Forças Armadas representam a única presença do Estado na região.
- c) A estabilidade interna e a ordem.
- d) A proteção dos recursos naturais.
- e) A resposta pronta aos desastres naturais. Os recursos e a capacitação disponíveis nas Forças Armadas são extremamente úteis no atendimento às emergências típicas de Defesa Civil, o que as tornam atores tradicionais nesses eventos. São relevantes, principalmente, os recursos de natureza logística (navios, aeronaves, veículos, hospitais de campanha, pessoal, etc); a prontidão (que permite rápida resposta); a flexibilidade; a mobilidade; e a relativa auto-suficiência.
- f) Empregos e educação.

As FA possibilitam ascensão social, seja através do Serviço Militar Obrigatório (que pouco tem de obrigatório, em face do grande número de jovens voluntários em condições de servir) ou na carreira regular.

Privilegiando o mérito e propiciando oportunidades de progressão e de estudo a seus integrantes, as FA são ferramentas de qualidade que o governo possui para melhorar as condições de vida da população.

g) Ciência e Tecnologia.

Da cozinha doméstica ao centro cirúrgico de um hospital, do abridor de latas ao laser, existem inúmeros procedimentos, equipamentos e produtos desenvolvidos por firmas e cientistas que adquiriram capacitações específicas para atender as exigências de produção de equipamentos e sistemas militares e depois as adequaram ao uso civil. Isto representa um elevado número de empregos diretos e indiretos.

Os países desenvolvidos, normalmente, possuem uma indústria de defesa forte e exploram sobremaneira essas vantagens, diversificando a sua produção, tanto no que se refere a produtos de natureza militar quanto civil, auferindo elevadas receitas. Mesmo no Brasil, existem inúmeras capacitações obtidas a partir de empreendimentos desenvolvidos pelas FA, que derivaram em produtos disponíveis no mercado. Esta correlação raramente é percebida.

h) Integração nacional.

i) Infra-estrutura.

j) Serviços públicos.

Sinalização náutica, segurança da navegação, socorro e salvamento, apoio de saúde em áreas remotas; apoio à fiscalização em áreas de fronteira, etc.

Ignora-se se alguém, algum dia, procurou atribuir valor financeiro a todas essas atividades e buscou comparar com o que se despende com as FA. Certamente encontraria uma excelente relação *custo & benefício*, a justificar um maior investimento nelas.

2) O que existe de verdade na história de que foram os norte-americanos que afundaram os navios mercantes brasileiros na Segunda Guerra Mundial, para compelir o Brasil a entrar no Conflito?

O Brasil, na época, aparenta ter vivido uma indecisão, entre ficar do lado Aliado ou do lado do Eixo. Havia uma intensa propaganda pró-germânica e muitos brasileiros nutriam simpatia pelo Eixo. Assim, quando ocorreram os afundamentos, a versão de que teriam sido os norte-americanos os responsáveis logo se propagou, com grande aceitação. Mas, há muito tempo, a verificação dos registros alemães e italianos (alguns submarinos que operaram em nossas águas eram italianos) permitiu identificar, caso a caso, que o navio "X" foi afundado pelo submarino "Y", no dia "tal".

3) Nas operações SAR, o socorro pode ser cobrado? A Marinha é resarcida por esses gastos?

Operações dessa natureza são gratuitas. Nenhum país pode cobrar por elas.

Acrescente-se que a salvaguarda da vida humana no mar é uma obrigação de todo o navegante e do país que tem responsabilidade pela área em questão.

Os recursos para essas operações de resgate saem do orçamento da Força. Felizmente, operações a longa distância não são muito freqüentes. Os acidentes, em sua maior parte, ocorrem perto de terra.

4) O SALVAMAR pode recusar o pedido de auxílio?

Não, a repartição das áreas é decorrente de acordo internacional firmado pelo Brasil, e, portanto, um compromisso.

Afinal, que outro país poderia tomar conta do lado de cá do Atlântico Sul?

Outros países também possuem áreas enormes. A da Austrália corresponde a todo o entorno do país e inclui as águas geladas da Antártica. A menção à Austrália nos remete a um caso interessante.

Antes de prosseguir, destaca-se que as organizações SAR¹

¹ Os Centros de Coordenação SAR que atuam na área marítima são conhecidos internacionalmente pela sigla MRCC, que significa *Maritime Rescue Coordination Centre*, acrescido do nome do país ou da cidade onde está localizado o Centro.

dos diversos países cooperam entre si. Assim, evita-se a realização de operações de socorro desnecessárias ou as mesmas são executadas de forma mais eficiente. E ainda que, nesse tipo de atividade, ações, por vezes simples, têm efeitos tocantes, como indica o episódio a seguir.

O navegador brasileiro Amyr Klink e sua tripulação realizavam uma longa viagem de Circunavegação Polar com o *Paratii 2*. Em janeiro de 2004, navegava no Oceano Índico, na área SAR de responsabilidade da África do Sul, procedendo para a área a cargo da Austrália. Ocorre que a embarcação, a partir do dia seis, entrou em uma região que não estava coberta por satélites de comunicações, além de ser pouco freqüentada por navios. Consequência: o *Paratii 2* perdeu o contato com o mundo.

O alerta quanto à perda de comunicações foi dado pela Senhora Marina Bandeira Klink, esposa de Amyr, ao MRCC-CAPE TOWN (África do Sul), o qual, além de assumir a coordenação das eventuais buscas, caso fossem necessárias, acionou o MRCC-AUSTRALIA, em função da trajetória prevista para o barco. O MRCC-AUSTRALIA, por sua vez, na tarde de treze de janeiro, comunicou-se com o MRCC-BRAZIL (SALVAMAR-BRASIL), expressando a sua preocupação com a segurança do *Paratii 2*, visto que todas as tentativas de contatos tinham sido infrutíferas. Pedia qualquer informação que pudesse facilitar novas tentativas de contato.

O passo seguinte foi contatar a Senhora Marina Bandeira Klink, esposa de Amyr, por telefone, na busca de informações, além de oferecer-lhe eventual apoio. No livro *Linha D'Água: Entre Estaleiros e Homens do Mar*, Amyr Klink, reproduziu trechos do diário de sua esposa. Na página 263, Marina Klink registrou que receber àquela atenção, em tal momento de apreensão, fez com que não se sentisse tão sozinha. “Qualquer esposa com o marido desaparecido no mar dificilmente poderia ter maior conforto”, escreveu.^a

Na tarde daquele mesmo dia, em nova mensagem, o MRCC-AUSTRALIA informava ao MRCC-BRAZIL que conseguira contato com o *Paratii-2*, tranquilizando a todos.

5) Existem casos de se desviar navios mercantes para auxiliar pessoas em perigo?

Uma das razões porque se acompanha o tráfego de navios mercantes é a eventual necessidade de socorrê-los ou de os utilizar para socorrer pessoas em perigo. O SALVAMAR pode orientar um navio mercante para desviar-se de sua rota e prestar auxílio a alguém em apuros. O navegador, exceto quando submetido à restrição relevante, tem a obrigação de prestar socorro no mar.

6) O que acontece com a carga dos barcos de pesca apresados?

A carga é aprendida pela autoridade competente. O pescado pode ser doado a instituições de caridade, escolas (merenda escolar), hospitais, etc.

7) Como é feito o acompanhamento do tráfego marítimo?

Acompanham-se os navios que transitam na área de responsabilidade SAR que aderem ao sistema de controle ao partirem de portos brasileiros ou ao ingressarem na área. Se a embarcação estiver no mar territorial deve, obrigatoriamente, se identificar e informar sua cinemática (os navios mercantes brasileiros têm que manter o sistema de acompanhamento atualizado onde quer que estejam). Trata-se, portanto, de tráfego cooperativo, uma vez que depende de informação do navio. Nas patrulhas, procura-se identificar os que não cooperam e confirmar as informações recebidas.

Existem hoje equipamentos que permitem identificar eletronicamente os navios, a semelhança com o que se faz com aeronaves, muito úteis para essa verificação.

8) Existe Sistema de Vigilância semelhante ao SIVAM?

Ainda não. A postura é de se fazer primeiro o mais simples e o menos dispendioso – e fazer bem feito - para mais tarde realizar o mais complexo. Hoje em dia, por exemplo, estão sendo implantadas estações de identificação do AIS (*Automatic Identification System* – equipamento de uso obrigatório nos navios mercantes, por resolução relativamente recente da Organização Marítima Internacional (IMO)) - ao longo de toda a costa, em plataformas e ilhas oceânicas, bem como em navios da MB. Os equipamentos instalados até agora já permitem uma excelente cobertura, que ficará ainda melhor.

Também se está implementando o acompanhamento de barcos de pesca.

Mas existem estudos, ainda incipientes, no sentido de se implantar um sistema mais complexo. No futuro, poder-se-á estabelecer a detecção ativa, como, por exemplo, instalando-se estações de radar de elevado alcance e potência. Note-se que tais sistemas implicam em custos elevados, tanto materiais quanto humanos (de aquisição, de manutenção e de operação), que merecem ser considerados com rigor.

9) A Marinha interrompeu o desenvolvimento das pesquisas relacionadas ao submarino nuclear, dentro do Programa Nuclear da Marinha?

O tema tem aparecido no noticiário e encerra alguns equívocos.

Incialmente, salienta-se que o denominado Programa Nuclear da Marinha (começou em 1979) é um empreendimento, na prática, de caráter nacional. Não pode ser de outra forma, visto que o tema envolve aspectos políticos, econômicos, científico-tecnológicos, militares e psicossociais de monta. Entretanto, a partir dos anos noventa, os aportes provenientes de outras fontes governamentais escassearam, e o custeio passou a ser, praticamente em sua totalidade, da Marinha. Sem recursos, o projeto fica estagnado.

O segundo ponto é que, para se chegar ao submarino nuclear, várias etapas devem ser cumpridas. Há que se dominar o ciclo do combustível nuclear; desenvolver e construir uma planta nuclear de geração de energia elétrica; capacitar-se a construir submarinos convencionais e a projetá-los; desenvolver a logística necessária para a operação e manutenção dos submarinos nucleares; para, só então, chegar-se ao desenvolvimento de um submarino nuclear. Não se poderia deixar de mencionar, é claro, a necessidade de haver vontade do Estado brasileiro para que tal empreendimento transforme-se em realidade.

Algumas etapas foram bem sucedidas. Já se dominou o ciclo do combustível e se constroem submarinos convencionais no Brasil.

O fato desta pergunta tocar no tema energia nuclear enseja a oportunidade de abordar outros assuntos a ela relacionados.

Dentre as várias tarefas que a Marinha pode realizar, uma delas é a negação do uso do mar pelo inimigo. O submarino é o elemento mais apropriado para executar esta tarefa.

Mas por que ambicionar ter um submarino nuclear?

O submarino convencional tem um potencial enorme de causar danos, como alemães e italianos o fizeram durante a IIGM. Mas apresentam uma limitação importante: precisa “respirar” periodicamente.

A propulsão convencional é propiciada por um conjunto diesel-elétrico, constituído de motor diesel, gerador, baterias e o motor elétrico de propulsão. Esse sistema precisa de ar atmosférico para funcionar, o que torna o submarino indiscreto (ou seja, facilita a detecção) e vulnerável.

O submarino nuclear, além de não precisar do ar atmosférico para fazer funcionar a sua propulsão, tem uma grande autonomia. Ele é o submarino perfeito, pois pode ficar “invisível”, ou seja, mergulhado por vários meses. Dotado de grande velocidade, é capaz de cobrir uma extensa área em imersão.

Com uma imensa área marítima, torna-se natural a aspiração de, um dia, possuir submarinos nucleares, que acrescentariam uma nova dimensão ao Poder Naval brasileiro, inserindo o Brasil no restrito mundo de nações com capacidade de dissuasão estratégica.

O tema nuclear sujeita o Brasil a inúmeras pressões. Além da ótica militar e política, é recomendável olhá-lo por outras vertentes: a científico-tecnológica e a econômica.

No que se refere à Ciência e Tecnologia, é notável o arraste tecnológico gerado por empreendimentos desta natureza. No Brasil, inúmeras capacitações foram desenvolvidas em decorrência das exigências do Programa Nuclear da Marinha.

Na vertente econômica, é fácil inferir que não interessa ao mercado produtor o ingresso de mais um competidor. Devido às pressões relacionadas ao meio ambiente e à expectativa de escassez de petróleo, as usinas nucleares passaram a ter um futuro promissor. Com a tecnologia atual, são as únicas capazes de produzir grande quantidade de energia sem causar dano ambiental de relevo. Não contribuem para o efeito estufa, o que ocorre com as demais termoelétricas. Além disso, não necessitam de esforço

logístico de monta para a operação – transporte de grande quantidade de combustível, como acontece com a geração por queima de gás, óleo combustível ou carvão – o qual, por si só, mesmo que não ocorram acidentes, produz dano ambiental relevante.

A título de ilustração da atratividade das usinas nucleares, reproduz-se tabela comparativa entre centrais a carvão (muito empregadas em diversos países) e as nucleares.

COMPARAÇÃO ENTRE CENTRAIS A CARVÃO E NUCLEARES DE 1300 MWe^b

USINA	CARVÃO	NUCLEAR
Capacidade Instalada	2 x 650 MWe	1300 MWe
Combustível	antracita	Urânio Enriquecido
Consumo Anual de Combustível	2,8 milhões toneladas	32t U Enriquecido ou (170t U Natural)
Utilização de terra para mineração e rejeitos	415 ha	5 ha
Espaço para estocagem de combustível	25 ha (reserva de 2 meses)	alguns m ² somente
Necessidade de transporte de combustível	33.000 vagões por ano	5 caminhões por ano
Emissão de CO ₂ , de SO ₂ e de NOX	8.500.000t CO ₂ /a 12.000t SO ₂ /a 6.000t NOx/a	0 0 0
Rejeitos anuais	220.000t cinzas/a 120.000t cinzas volantes 70.000t enxofre/a 130.000t gesso/a	rejeito de alta radioatividade contido em um cubo de 1,5m de lado

As usinas termoelétricas a carvão também liberam grandes quantidades de materiais pesados no meio ambiente. A quantidade desses poluentes depende do modo de operação da usina e do tipo e origem do carvão empregado. Para uma usina de 1000 MWe as seguintes quantidades podem ser liberadas em um ano:

Arsênio	90t	Cloro	20t	Mercúrio	20t
Bálio	300t	Cobre	30t	Níquel	130t
Cádmio	10t	Chumbo	70t	Vanádio	140t
		Mangânes	70t	Zinco	220t

As termoelétricas a carvão também liberam nuclídeos radioativos existentes naturalmente no carvão (Urânio, Tório, Rádio, Polônio e Radônio), na atmosfera, por unidade de energia produzida, que resultam em até sete vezes mais radioatividade do que a provocada por liberações em centrais nucleares.

Mesmo em comparação com as usinas hidroelétricas, apresentam vantagens, por não devastarem grandes áreas agriculturáveis ou naturalmente preservadas; por menor dependência das condições geográficas, pela possibilidade de serem construídas próximas aos centros de consumo, reduzindo o dispêndio e o dano ambiental decorrente da construção de longas linhas de transmissão.

Recentemente, a Rússia lançou no mercado usinas nucleares flutuantes para geração de energia elétrica e para produção de água doce a partir da água do mar. Essas usinas, nada mais são que adaptações, para uso civil, das plantas propulsoras de submarinos nucleares.

Vemos, então, que existe a disputa por um rico mercado. Mas, não se pode deixar surgir um concorrente que possa virar um perigo para os negócios. É o que parece acontecer no caso da energia nuclear.

Acrescente-se que o Brasil está para o urânio o que países como a Arábia Saudita estão para o petróleo. Sem que o território brasileiro esteja prospectado no detalhamento necessário, somos a sexta reserva no mundo, além de possuir o processo de enriquecimento mais barato.

Conclui-se que, sem investir no setor, estamos perdendo uma oportunidade de desenvolvimento.

a KLINK, Amyr. *Linha D'Água: Entre Estaleiros e Homens do Mar*. Companhia das Letras. São Paulo. 2006.

b Fonte: *Usinas Nucleares*. Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo. Disponível: <http://www.mar.mil.br/ctmsp/usiminas.htm>

Auto-suficiência em petróleo e a Marinha¹

Roberto de Guimarães Carvalho²

Possibilitar que a Marinha possa patrulhar a nossa “Amazônia Azul” é um dever do Estado. Talvez a Petrobras possa ajudar.



O BRASIL todo comemora, com fundadas razões, a auto-suficiência na produção de petróleo: enfim, para justo orgulho de todos os brasileiros, produzimos mais do que consumimos! Essa conquista compõe páginas que enriquecem a própria história recente do Brasil. Seja a heróica visão do estadista que decidiu, em contexto de difíceis circunstâncias políticas e econômicas, pelo “O Petróleo é Nossa”; seja a vibrante epopéia da Petrobras; seja a confiança dos governos, que, por mais de cinco décadas, jamais deixaram de investir nesse segmento; ou, por fim, seja pela mística de uma calada torcida de todo o povo brasileiro para que essa meta fosse alcançada. O fato inconteste é que o Brasil venceu. O Brasil conseguiu.

¹ Artigo originalmente publicado no jornal “Folha de São Paulo”, de 28 de maio de 2006.

² Almirante-de-Esquadra, à época, Comandante da Marinha

A Marinha se junta ao mutirão nacional de orgulho por essa vitória. Contudo, a consciência do dever constitucional a obriga a reflexões de ordem estratégica sobre esse fato, considerando que um percentual bastante significativo da produção de petróleo - cerca de 85%- é realizado nas águas da nossa “Amazônia Azul”, e que visões prospectivas anunciam a descoberta de novas jazidas no mar. O direito do mar (Convenção da Jamaica), ao mesmo tempo em que concede ao Estado costeiro o direto de explorar os recursos vivos e não-vivos do solo, subsolo e da camada líquida da sua zona econômica exclusiva (ZEE), reconhece o direito à livre navegação internacional nas ZEE. Isso significa que qualquer país pode deslocar uma força naval para operar nas proximidades das áreas marítimas onde se localizam as nossas plataformas de exploração de petróleo sem nenhum constrangimento de ordem jurídica, embora possa haver de ordem política. Daí ser o mar, por exceléncia, o cenário próprio para o surgimento de crises internacionais de natureza político-estratégica. Tais crises, quando mal conduzidas, podem escalar para conflitos armados que sempre interessam aos mais fortes ou, mesmo quando bem manobradas, tendem a sujeitar os mais fracos a aceitar as condições impostas pelos mais fortes. No caso em apreço, ou seja, para evitar crises no cenário marítimo ou para poder enfrentá-las com a cabeça erguida, caso elas ocorram, a existência de uma Marinha com capacidade crível de dissuasão é o único recurso plenamente satisfatório. Outro aspecto que não pode ser negligenciado é o das denominadas “novas ameaças”, entre as quais, além dos crimes transnacionais e ambientais, está incluído o terrorismo internacional. Plataformas de exploração de petróleo são alvos potencialmente tentadores para ações terroristas. Assim, além da capacidade de dissuasão já mencionada, a Marinha necessita ter uma outra capacidade, qual seja, a de poder patrulhar de forma permanente todo o imenso mar que nos cerca, incluindo, prioritariamente, as áreas marítimas de exploração de petróleo. Para tal tarefa, em tempo de paz, o navio-patrulha é o meio adequado. Somente um navio pode, além de detectar e identificar, interceptar as embarcações que estejam navegando nas nossas águas jurisdicionais. Pode ainda, utilizando o Grupo de Visita e

Inspeção (GVI) e a Guarnição de Presa (GP), que fazem parte da sua tripulação, inspecionar e, se for o caso, obrigar a demandar o porto nacional mais próximo àquelas que estiverem infringindo as nossas leis, entregando-as às autoridades competentes para as providências posteriores.

Prover à Marinha os meios e os recursos necessários para que ela possua uma capacidade de dissuasão com credibilidade é, sem dúvida, um dever do Estado e para isso existem os royalties. Possibilitar que a Marinha possa, efetivamente, patrulhar a nossa “Amazônia Azul” também é um dever do Estado. Mas talvez a Petrobras possa ajudar. Como? Tornando-se, mais do que já é, uma efetiva parceira da Marinha, celebrando com ela um acordo administrativo que permita o repasse de recursos extra-orçamentários diretos para a Marinha e, portanto, fora do alcance dos contingenciamentos do Orçamento, para que a Força Naval possa implementar o seu projeto de navios-patrulha a serem construídos no país. Tais recursos seriam uma pequena parcela dos pesados investimentos feitos pela Petrobras e que continuariam a ser investimentos, só que voltados para a proteção e a segurança do imenso patrimônio que não é só daquela empresa, já que também pertence a todo o povo brasileiro. Pode parecer um sonho, mas a vitória que estamos comemorando também era um sonho que se transformou em realidade. Orgulhemo-nos e saudemos a auto-suficiência do petróleo, sem descurar, porém, da responsabilidade de protegê-la e defendê-la.

O Sistema de Segurança da Área Petrolífera de Campeche

José Luis Arellano Ruiz¹



A Bacia de Campeche (ou Sonda de Campeche, como é denominada localmente) é uma área marítima situada nas costas dos estados de Tabasco e Campeche, no México, que ganhou projeção econômica nos anos oitenta do século XX, pelos recursos naturais nela existentes, especialmente

petróleo e gás natural, e pela sua contribuição para o desenvolvimento do país, o qual se tornou um importante exportador de petróleo. A Bacia de Campeche, desde o seu descobrimento e início de exploração, é considerada como área vital e estratégica para o México.

Devido à localização geográfica da Bacia, foram identificadas ameaças de origem natural, como ciclones e furacões, e as passíveis de serem provocadas pelo homem, como sabotagens e terrorismo.



Complexo típico de exploração na Bacia de Campeche

¹ Capitão-de-Mar-e-Guerra da Armada do México, Estagiário do CAEPE-2006

Ante a possibilidade dessas ações adversas, a Armada do México, em conjunto com a empresa paraestatal Petróleos Mexicanos (PEMEX) desenvolveu planos e adotou medidas de segurança, destinadas à manutenção da integridade física das instalações e das suas condições operacionais de produção e exportação de petróleo. Entre as medidas de segurança, destacam-se as seguintes:

- estabelecimento de uma área de proteção e exclusão marítima, consoante as normas da Organização Marítima Internacional (IMO), cujas coordenadas e restrições foram publicadas em boletins e em Diário Oficial e inseridas nas cartas náuticas daquela área;

- adoção de um teto de 11 mil pés como altitude mínima para a operação de aeronaves, por meio da autoridade nacional que controla a Aviação Civil no México, consoante as normas da Autoridade Internacional de Aviação Civil (ICAO);

- estabelecimento de Regras de Tráfego Marítimo para a área pela Secretaria de Comunicações e Transporte do México, as quais são de cumprimento obrigatório para as embarcações que nela transitam;

- adoção de procedimentos de verificação de presença e um rigoroso controle do pessoal que trabalha em plataformas;

- criação de um Comando de Segurança e Defesa Marítima, pela Armada do México, o qual dispõe de unidades de superfície, aéreas e terrestres, todas adestradas e capacitadas para reagir ante qualquer circunstância de risco às operações das plataformas da Bacia; e

- estabelecimento de um sistema de radares para a vigilância aérea e proteção do espaço sobrejacente à Bacia.

Atualmente, são produzidos cerca de três milhões de barris de petróleo e, em média, 1,571 milhões de pés cúbicos de gás na Bacia de Campeche, diariamente.

As razões anteriormente apresentadas tornam a segurança do Campo de Campeche prioritária e estratégica para o Governo e Instituições do México, baseando-se o esquema de segurança em três vetores - PREVENTIVO, DISSUASÓRIO e REATIVO – no qual o recurso humano é vital. Ressalta-se que ali são produzidos

mais de 80% do petróleo mexicano, patrimônio nacional e uma das principais fontes de divisas para aquele país.



As Lanchas-Patrulha Classe *Polaris*, fabricada sob licença no México, e Helicópteros MI-17 são empregados pela Armada do México na região de Campeche.

Fotos: Armada do México. Disponível: <http://www.semar.gob.mx/>

Atividades Desenvolvidas pela Marinha do Brasil em Tempo de Paz

Comando de Operações Navais

1. Introdução

As atividades desenvolvidas pela Marinha do Brasil (MB) decorrem de dispositivos previstos na Constituição Federal (CF) e na Lei Complementar (LC) 97/99^a, esta dispondo sobre as normas para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas (FA). Pautando-se pelos dispositivos desses documentos condicionantes, em tempo de paz, aqui entendido como época de normalidade institucional, cabem à MB as seguintes atribuições:

- a. Garantir a lei e a ordem;
- b. Participar de operações de paz;
- c. Cooperar com o desenvolvimento nacional e a defesa civil, na forma determinada pelo Presidente da República.
- d. Orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional;
- e. Prover a segurança da navegação aquaviária;
- f. Contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar;
- g. Implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas; e
- h. Cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

A primeira atribuição é uma das constitucionais, enquanto a participação em operações de paz foi incluída junto àquelas pela LC nº 97/99. Ambas são eventuais e, para o emprego das FA em qualquer uma delas, é exigida a autorização do Presidente da República.

As demais atribuições enquadram-se nas subsidiárias, gerais ou particulares, e caracterizam-se por serem rotineiras e não exigirem autorização do Presidente da República para serem executadas.

Na MB, o Comando de Operações Navais é o responsável pelo cumprimento das atribuições listadas nas alíneas a a c, acima mencionadas e o Diretor-Geral de Navegação pelas d, a f. As demais competem a diferentes órgãos designados pelo Comandante da Marinha no desempenho de suas competências como Autoridade Marítima. As seguintes atividades são as mais relevantes entre aquelas executadas pela MB em tempo de paz:

a. Preparar e adestrar as forças

É no período de paz que as FA preparam-se para o emprego nos períodos de crise ou conflito, vislumbrando as hipóteses em que poderão ser aplicadas e elaborando os planejamentos decorrentes para fazerem face às hipóteses concebidas. É também nesse período que se busca obter os meios necessários para respaldar as ações imaginadas. No entanto, o adestramento, atividade recorrente e diurna, é a que exige maior esforço, de modo a capacitar as forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais a conduzirem as operações navais previstas na Doutrina Básica da Marinha.

b. Garantir a lei e a ordem (GLO) /Participar de Operações de Paz

A legislação exige, além da autorização do Presidente da República, o atendimento de algumas condicionantes para o uso das FA em GLO, são elas: emprego episódico, ocorrer em área previamente definida, ser de duração a menor possível, além de estarem esgotados os instrumentos destinados à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, conforme previsto no art. 144 da CF.

Como exemplos do emprego da MB em GLO, citam-se as participações nas Operações: “Boiadeiro”, destinada a impedir a entrada no país de animais susceptíveis à febre aftosa, realizadas

entre 2002 e 2004; na XVIII Cúpula de Chefes de Estado e de Governo do Grupo Rio, em 2004; na 2ª Conferência Mundial do Café, em 2005; e na I Reunião de Chefes de Estado da Comunidade Sul-Americana de Nações.

Quanto à participação em Operações de Paz, atualmente, o Haiti é um exemplo real. Por força de uma resolução do Conselho de Segurança da ONU, o Brasil mantém, naquele país, um Batalhão formado por militares das três FA, onde a MB participa com um efetivo de 225 homens. O atual mandato é o sexto e vigorará até 15 de outubro de 2007, podendo ser renovado por outros períodos. Trata-se de uma atividade onde o emprego do Poder Militar dá respaldo à Política Externa brasileira.

c. Cooperar com o desenvolvimento nacional e a defesa civil

Também são atividades eventuais e, em que pese não carecerem de autorização do Presidente da República, só são levadas a efeito por solicitação de outro Ministério/Governo estadual ou municipal, ficando o atendimento sujeito à disponibilidade de meios para a tarefa que for solicitada.

Enquadram-se nas ações de cooperação com o desenvolvimento nacional toda participação em campanhas institucionais de utilidade pública ou de interesse social, abrangendo, portanto, a maioria das atividades empreendidas pelo Governo.

O Comando da Marinha participa, ainda, do Sistema Nacional de Defesa Civil, com atribuições específicas de coordenar as ações de redução de danos relacionados com sinistros marítimos e fluviais e participar das ações de salvamento de naufragos; apoiar as ações de resposta a desastres (podendo empregar, na Amazônia, três Navios de Assistência Hospitalar, subordinados ao Comando do 9º Distrito Naval); e apoiar as ações de defesa civil com pessoal, material e meios de transporte.

Algumas ações a serem desenvolvidas pela MB sujeitam-se à declaração do estado de emergência ou estado de calamidade pública pelo Governo estadual ou municipal. Mas, para aquelas

em que há risco à vida humana, por decisão do Comandante da Marinha, os meios da MB são empregados independente de autorização superior.

d. Orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) possui diversos sistemas corporativos distribuídos pelas Capitanias, Delegacias e Agências para o controle da Marinha Mercante e atividades correlatas. São eles:

SISAQUA - Sistema de Controle de Aquaviários, cujo propósito é controlar os dados pessoais e de carreira dos profissionais aquaviários em nível nacional. Fornece informações gerenciais e estatísticas, emite a etiqueta de dados pessoais da Caderneta de Inscrição e Registro, as Licenças de Categoria Superior e os Certificados de Cursos de Habilitação, necessários à progressão funcional;

SISMAT - Sistema de Controle de Material, que visa a manutenção de um Cadastro Nacional de Embarcações, Estaleiros, Diques, Carreiras e Oficinas de Reparo e Construção Naval. Esse sistema também controla as embarcações estrangeiras afretadas a empresas nacionais para as mais diversas atividades nas Águas de Jurisdição Brasileiras. Ele emite o Título de Inscrição de Embarcações;

SISEMB - Sistema de Controle de Embarcações Miúdas, que cadastrá as embarcações com menos de cinco metros inscritas e emite o Título de Inscrição de Embarcações Miúdas; e

SISGEVI - Sistema de Controle de Vistorias e Inspeções, cujo propósito é efetuar o cadastro e o controle das vistorias e inspeções realizadas pela Gerência de Vistoria, Inspeções e Perícias em embarcações nacionais e estrangeiras.

O desenvolvimento e manutenção desses sistemas constituem também ações típicas do preparo da mobilização marítima, atividade executada, preferencialmente, em tempo de paz e representando valiosos instrumentos para a sua execução nos períodos de crise ou conflito.

e. Prover a segurança da navegação aquaviária

Aqui, o verbo prover tem a conotação de tomar providências acerca de, ordenar, providenciar e regular a segurança da navegação, a qual é regida pela Lei nº 9.537/97 e regulamentada pelo Decreto nº 2.596/98. A implementação e execução dessa lei, cujo propósito é assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio, cabe ao Comandante da Marinha, designado pela LC nº97/99 como Autoridade Marítima, que delegou as tarefas associadas a seus representantes para esse fim.

Assim, em linhas gerais, a DPC regula o assunto emitindo as Normas da Autoridade Marítima. À DHN cabe a elaboração de cartas náuticas e a disseminação dos Avisos aos Navegantes e os Boletins Meteorológicos. Finalmente, aos Comandos dos Distritos Navais compete a fiscalização do cumprimento das normas estabelecidas.

f. Implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas

Para desempenhá-la, a MB dispõe de dois instrumentos, a saber:

- A Patrulha Naval (PATNAV) – é uma atividade militar regulamentada pelo Decreto nº 5.129/2004, tendo por finalidade, exatamente essa atribuição subsidiária particular da MB. Os meios empregados na PATNAV devem ser capazes de fiscalizar o cumprimento das leis brasileiras e dos Acordos, Tratados e Convenções ratificados pelo Brasil e que digam respeito ao mar. Pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, os direitos de soberania e jurisdição do Estado costeiro variam, conforme a embarcação se encontre no Mar Territorial, na Zona Contígua, na

Zona Econômica Exclusiva, nas águas sobrejacentes à Plataforma Continental ou no alto-mar. A embarcação que realiza a PATNAV pode (e deve) executar as atividades de Inspeção Naval.

Visa ainda a PATNAV colaborar com os serviços responsáveis pela preservação dos recursos do mar e águas interiores, em conformidade com a legislação brasileira pertinente, fiscalizando atividades de pesquisa científica; de levantamentos hidrográficos; e de aquisição de dados relacionados à atividade de exploração e de exploração de recursos naturais, do patrimônio genético e de coleta de informações hidroceanográficas das AJB.

Essa colaboração estende-se também, em operações independentes ou coordenadas, ao apoio aos órgãos governamentais responsáveis pelas atividades de: fiscalização da pesca; proteção ambiental; prevenção e repressão ao contrabando, ao narcotráfico, ao terrorismo, aos demais ilícitos penais praticados em embarcações, plataformas ou ilhas artificiais; e fiscalização dos regulamentos aduaneiros, imigratórios e sanitários.

- A Inspeção Naval – é uma atividade administrativa voltada para a Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), englobando, exclusivamente, a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição ambiental, conforme prescreve a Lei nº 9.537/1997 - LESTA.

g. Cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

Essa atribuição foi incluída pela Lei Complementar 117/2004, que alterou a LC nº 97/97, já tendo sido regulada por um Acordo firmado entre a MB, representada pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, e o Departamento da Polícia Federal. Nesse Acordo, são explicitadas as atribuições de cada instituição, abrangendo as formas especificadas, incluindo, primordialmente, a cooperação na aplicação de cursos, tanto para o pessoal da MB como para o do DPF, na manutenção das embarcações do

DPF e a colaboração nas atividades de inteligência. Além dessas atividades administrativas, que visam à preparação do pessoal e do material, os meios navais e aeronavais da MB podem ser empregados na função logística transporte, para conduzir pessoal do DPF até a cena de ação onde o ilícito esteja sendo cometido. O Comandante de Operações Navais determinou que os Comandos dos Distritos Navais celebrem convênios de cunho operacional com as Superintendências locais do DPF.

h. Controlar o tráfego marítimo

Essa atividade é exercida pelo Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), organização subordinada diretamente ao Comando de Operações Navais, com o propósito de contribuir para a segurança do tráfego marítimo de interesse do Brasil e de atender a compromissos internacionais assumidos pelo País, relativos ao Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM).

Para a consecução do seu propósito, o COMCONTRAM realiza as seguintes tarefas:

I. acompanhar o tráfego marítimo de interesse nacional, em particular na Área Marítima do Atlântico Sul e na Área de responsabilidade SAR do Brasil.

II. acompanhar o tráfego marítimo estrangeiro em águas sob jurisdição nacional.

O instrumento primordial para levar a efeito essas tarefas é o Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM) que consolida os dados relativos ao posicionamento dos navios mercantes recebidos de diferentes fontes. Esse sistema será expandido com a integração, em 2007, do Programa de Rastreamento de Embarcações de Pesca por Satélite (PREPS), resultado de um Convênio entre a MB, o Ministério do Meio Ambiente e a Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República, cujo propósito é acompanhar as embarcações pesqueiras nas AJB, proporcionando-lhes maior segurança, uma vez que cerca de 30% dos incidentes SAR registrados anualmente envolvem esse tipo de embarcação.

- III. proceder estudos relativos ao CNTM.
- IV. disseminar a doutrina, instruções e procedimentos de CNTM, especialmente para os elementos que constituirão, quando ativada, a Organização do Controle Naval do Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM).
- V. planejar, participar, coordenar e controlar, no âmbito da MB, os exercícios nacionais, regionais e internacionais de CNTM.

Decorrente dessas tarefas, o COMCONTRAM participa das Conferências Navais Interamericanas Especializadas em CNTM e das reuniões de Comando Local do Controle Operativo (COLCO), fóruns especializados de âmbito interamericano e da Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS) para discutir, alterar e aprimorar a doutrina de CNTM. A difusão da doutrina e a propagação dos conhecimentos relativos ao CNTM são efetivadas por meio de cursos para oficiais e praças. O curso para oficiais, normalmente, conta com a presença de convidados de marinhas estrangeiras.

O COMCONTRAM participa ainda de exercícios de CNTM, como o BRASILTRAM, o COAMAS e os TRANSOCEANIC e TRANSAMERICA de âmbito, respectivamente, nacional, regional da AMAS e interamericano. Os dois últimos de freqüência bienal, alternando-se, uma cada ano. Há um exercício de âmbito internacional, o BELL BUOY, no qual o Brasil participa, desde 2005, apenas como observador. Sua importância advém do fato de reunir os países com maior vivência no assunto e que adotam a nova doutrina conhecida como "*Naval Cooperation and Guidance for Shipping*" (NCAGS).

VI. trocar informações com órgãos da Direção Civil do Transporte Marítimo (DCTM), no nível que lhe couber.

Para isso, o COMCONTRAM dispõe de convênio com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) visando à troca de informações sobre a navegação mercante. Além disso, é fomentada e incentivada a participação de representantes daquela instituição nos cursos de CNTM e nos exercícios anuais de CNTM. Ademais, representantes da ANTAQ são convidados para proferir palestras nos cursos para oficiais.

VII. exercer o Comando Local do Controle Operativo (COLCO) da Área Marítima do Brasil, trocando informações com

Organizações Regionais e Internacionais que tratam de CNTM com as quais a Marinha se relaciona.

Tal tarefa é exercida continuamente em todos os fóruns anteriormente mencionados.

i. Salvaguardar a vida humana no mar

Conhecida como operação de socorro e internacionalmente pela sigla SAR, do inglês “*Search and Rescue*”, essa atividade é conduzida pela MB, de forma preventiva, por meio da Inspeção Naval, quando os inspetores verificam a habilitação dos Comandantes, Mestres, Arrais, Patrões e das tripulações das embarcações, bem como a existência e as condições de conservação dos equipamentos de salvatagem obrigatórios.

Caso, ainda assim, ocorra um incidente SAR, a MB dispõe de uma estrutura centralizada no Comando de Operações Navais, atuando como Salvamar Brasil e os Comandos dos Distritos Navais como Centros de Busca e Salvamento Regionais. Esses centros são os responsáveis por desencadear ações aplicáveis a essas situações, podendo variar desde uma simples orientação médica via rádio, até o resgate de naufragos ou uma evacuação aeromédica por helicóptero.

O controle do tráfego marítimo desempenha importante papel no auxílio às embarcações com algum tipo de sinistro a bordo, pois o Comando do Controle do Tráfego Marítimo pode informar a presença de outro navio mercante nas proximidades em condições de apoiar a embarcação sinistrada.

A operação de socorro (salvaguarda da vida humana no mar) não requer navio especializado, salvo quando se tratar de caso de saúde que possa exigir navio com equipamento e pessoal específicos, ou para a situação particular de socorro de tripulação de submarino sinistrado, a qual exige navio especialmente equipado.

j. Assistência Hospitalar

Essa atividade se reveste de significado especial por seu caráter humanitário e por sua contribuição para o desenvolvimento

sócio-econômico e a integração nacional de uma vasta região brasileira, a Amazônia.

As Operações de Assistência Hospitalar (ASSSHOP) às Populações Ribeirinhas da Amazônia resultam de uma parceria de sucesso entre a MB e o Ministério da Saúde. Este contribuindo com os recursos financeiros – destinados a remédios, combustíveis, manutenção dos meios envolvidos e reposição e melhoria de equipamentos e material permanente de saúde – e a Marinha, com seus meios: navios hospitalares, helicópteros, tripulações e corpo médico.

As regiões a serem visitadas, denominadas Pólos de Saúde, são reavaliadas anualmente pela MB e pelo Ministério da Saúde que, com o concurso das Secretarias Estaduais de Saúde, estabelece a prioridade de atendimento.

A identificação das comunidades a serem atendidas em cada Pólo de Saúde depende de vários aspectos, entre os quais, o grau de dificuldade para o acesso dos recursos de saúde desde a sede dos municípios; indicadores de saúde desfavoráveis; zonas endêmicas de patologias infecto-contagiosas; aspectos demográficos das localidades pesquisadas, entre outros.

A MB conta hoje com três Navios de Assistência Hospitalar (NAsH) com características específicas para desempenhar missões de assistência social e hospitalar, sediados no Comando do 9º Distrito Naval, em Manaus, e subordinados ao Comando da Flotilha do Amazonas. São eles os NAsH “Oswaldo Cruz”, “Carlos Chagas” e o “Dr. Montenegro”, este último cedido à Marinha, por comodato, pelo Governo do Acre.

Os atendimentos especializados constam de ações médicas e de odontologia preventivas, visando implantar uma mentalidade de saúde e cuidados de higiene, além da vigilância epidemiológica, combate a endemias e eventuais atendimentos às emergências.

Anualmente, é montado um Programa para as ASSSHOP, de comum acordo entre as instituições envolvidas. Cada Operação é previamente divulgada e tem duração de cerca de vinte dias.

Os atendimentos prestados pelos navios podem ser de três modalidades:

I. nos consultórios médicos e odontológicos no interior do navio.

II. em “consultórios” improvisados em terra, que utilizam “kits” médicos e odontológicos transportados pelos médicos e enfermeiros da Marinha, por meio de lanchas, até a comunidade ribeirinha a ser atendida.

III. da mesma forma que a alínea anterior, mas com o transporte dos “kits” sendo realizado por helicópteros orgânicos dos NAsH (exceto o “Dr. Montenegro”), porém em menor quantidade, devido ao limite de peso imposto pela segurança da aeronave.

A média dos últimos três anos foi de 175.000 atendimentos em mais de quinhentas localidades distribuídas pelos rios Purus, Juruá, Tarauacá, Envira, Acre, Madeira, Negro, Branco, Solimões, Içá, Javarí, Tapajós, Nhamundá, Japurá, Copeá, Auati, Timbó, Xingu, Jari e Marajó.

Os atendimentos prestados pelos navios da MB, desde o tempo em que eram efetivados pelas Corvetas que operavam na região amazônica, bem como pelos atuais NAsH, lhes valeram o cognome de “Navios da Esperança”, atribuído pelas populações ribeirinhas.

k. Atividades de Hidrografia e Navegação

São realizadas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), que é o Serviço Hidrográfico Brasileiro e derivam-se do compromisso internacional firmado pelo Brasil perante a comunidade marítima internacional, quando ratificou e internalizou a Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS).

ADHN obtém e compila dados hidrográficos e, ainda, publica, divulga e atualiza as informações náuticas necessárias para uma navegação segura no Atlântico Sul, na área de responsabilidade brasileira.

Com a finalidade de auxiliar a navegação, a DHN presta os seguintes serviços náuticos e hidrográficos: realiza levantamentos hidrográficos; confecciona e publica cartas náuticas e publicações de auxílio à navegação; promulga avisos aos navegantes; e gerencia os dados hidrográficos.

Além disso, a DHN está comprometida em:

- prover os auxílios à navegação necessários, na medida em que o volume do tráfego marítimo o justifique e o grau de risco o exija; e

- incentivar a coleta de dados meteorológicos pelos navios que estiverem no mar.

Os serviços prestados e os produtos oferecidos aos navegantes pela DHN consideram as recomendações e as diretrizes internacionais vigentes.

Outra importante contribuição da DHN é a sua participação em projetos nacionais de pesquisa. São exemplos dessa atividade o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos da Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE) e o Programa de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC). O produto final desse último consubstanciou-se na proposta encaminhada pelo Ministério das Relações Exteriores, em 17 de maio de 2004, à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU, que, se aprovada por aquele organismo internacional, poderá resultar em um aumento de 950.000 km² na Plataforma Continental brasileira.

Costuma-se atribuir a importância da hidrografia ao seu papel em relação à segurança da navegação aquaviária. Porém, um Serviço Hidrográfico competente é instrumento de sinergia entre diversos atores do poder público e privado, e é fundamental para o desenvolvimento econômico e social do País, atuando, de forma decisiva, para diminuição do chamado “custo Brasil”.

São campos de competência associados à hidrografia, dentre outros: transporte marítimo, sistema portuário, gerenciamento costeiro, exploração e exploração de recursos marinhos, proteção do meio ambiente e seu gerenciamento, ciências do mar, infraestrutura de dados espaciais nacionais, delimitação de fronteiras marítimas, turismo, esporte e recreio, além, sem dúvida, da defesa, onde o conhecimento do meio marinho é condição *sine qua non* para o sucesso das operações navais.

O desenvolvimento de uma política marítima nacional e o progresso das atividades marítimas de relevância econômica e estratégica para o Brasil exigem um Serviço Hidrográfico capaz.

I. Ensino Profissional Marítimo

O Ensino Profissional Marítimo (EPM), de responsabilidade da MB, visa habilitar e qualificar o pessoal da Marinha Mercante e os profissionais de atividades correlatas, como: marítimos, fluviais, pescadores, regionais, trabalhadores avulsos da orla portuária, mergulhadores e outros profissionais do mercado de trabalho marítimo.

Os cursos do EPM destinam-se à formação, adaptação, readaptação, atualização, aperfeiçoamento e inclui também os especiais, expeditos e avançados.

O sistema do EPM atende à:

I. educação - desenvolvimento integral e harmônico das faculdades intelectuais, morais e físicas do indivíduo, em todos os seus aspectos.

II. instrução - disseminação de conhecimentos e informações e desenvolvimento de habilidades, indispensáveis à preparação para o exercício profissional.

III. pesquisa - investigação e estudo sistemático visando ao desenvolvimento da Tecnologia e das Ciências Náuticas.

A DPC é o Órgão Central de Direção. A execução cabe às Escolas de Formação da Marinha Mercante, no Rio de Janeiro (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA) e em Belém (Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar – CIABA), e às Capitanias dos Portos, com suas Delegacias e Agências.

À DPC cabe a orientação normativa, a supervisão funcional e a fiscalização do Sistema, no que tange ao ensino, razão pela qual, divulga, anualmente, o Programa de Cursos e Estágios do EPM.

Cabe, adicionalmente, à DPC, estimular empresas ligadas à Marinha Mercante a complementarem o EPM com o indispensável adestramento.

O Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo provê os recursos necessários ao funcionamento do sistema de EPM. A arrecadação advém de contribuições de empresas particulares, estatais, de economia mista e autárquicas, de navegação marítima, fluvial ou lacustre; de serviços portuários;

de dragagem e de administração e exploração de portos. Para controle desses recursos, a DPC possui o Sistema de Controle de Arrecadação Marítima.

m. Salvamento

Por força da Lei nº 7.203/1984, cabe à MB a coordenação e controle das atividades de assistência e salvamento de embarcações, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

A operação de salvamento é aquela que contribui para restituir as condições operativas aos navios, aeronaves e instalações diversas, quando avariados ou sinistrados no mar. Especificamente, o salvamento envolve atividades de reboque, desencalhe e refutuação. Exige navios especializados, sendo o rebocador o mais comum entre eles. Essas operações não são encargos compulsórios para a MB, salvo quando se tratar de seus próprios meios.

n. Atribuições da Autoridade Marítima

Conforme já mencionado neste documento, a LC nº 97/99 designou o Comandante da Marinha (CM) como “Autoridade Marítima”, com competência para tratar dos assuntos afetos às atribuições subsidiárias particulares da MB e explicitadas nas alíneas d a h da introdução. Conseqüentemente, o CM montou uma estrutura, na qual é assessorado pelo Chefe do Estado-Maior da Armada. Foram, também, designados Representantes para o trato de diversos assuntos, conforme abaixo especificado:

I. Segurança da navegação; salvaguarda da vida humana no mar aberto e hidrovias interiores; e prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio – Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação.

II. Marinha Mercante; Ensino Profissional Marítimo; e carreira dos Aquaviários – Diretor de Portos e Costas.

III. Segurança do tráfego aquaviário; inspeção naval; segurança das embarcações; praticagem; sinalização náutica; cartografia náutica; e meteorologia marinha – Diretor de Portos e Costas, Diretor de Hidrografia e Navegação e os Comandantes dos Distritos Navais.

IV. Busca e salvamento de vida humana; e assistência e salvamento de embarcações em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores – Comandantes dos Distritos Navais.

V. Condutas e atividades lesivas ao meio ambiente; preservação da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio; e poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional – Diretor de Portos e Costas e os Comandantes dos Distritos Navais.

VI. Organismos internacionais relacionados com o mar; pesquisa e investigação científica em águas sob jurisdição nacional; pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acréscidos e terrenos marginais, sob o domínio da União, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar – Chefe do Estado-Maior da Armada, Diretor de Portos e Costas, Diretor de Hidrografia e Navegação e Comandantes dos Distritos Navais.

VII. Antártica e recursos vivos e não-vivos existentes na Zona Econômica Exclusiva e na Plataforma Continental Brasileira – Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar.

Os Agentes da Autoridade Marítima, constituídos pelo pessoal lotado em diversas OM da MB completam a estrutura e são responsáveis por fiscalizar e fazer cumprir as determinações emanadas dos Representantes.

2. Conclusão

O exposto ressalta a multiplicidade das atividades empreendidas pela MB em tempo de paz, sendo que algumas delas se complementam, visando um propósito comum. No

entanto, a constante evolução da situação mundial impõe que a MB esteja preparada para novos desafios e, dentro desse contexto, o terrorismo tem se revelado uma ameaça das mais temíveis, uma vez que seus ataques podem ser desencadeados, em qualquer tempo, sem aviso ou qualquer indicação prévios. Conseqüentemente, a Organização Marítima Mundial (IMO) vem, já há algum tempo, adotando medidas com o intuito melhorar a proteção e a segurança marítimas. Em 1988, concluiu os textos da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança Marítima (Convenção SUA - 88) e de seu Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas localizadas na Plataforma Continental, aprovados pelo Congresso Nacional em outubro de 2005.

Após o atentado de 11 de setembro de 2001, novas medidas foram adotadas pela IMO, entre as quais a incorporação do Código Internacional para a Proteção de Navios e de Instalações Portuárias (Código ISPS) à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS 74) e a exigência, para instalação, nas embarcações mercantes, de um Sistema Automático de Identificação (AIS). O primeiro dispõe sobre diversas providências a serem adotadas pelos Comandantes dos navios, companhias de navegação e autoridades portuárias para se precaverem contra os incidentes de proteção. O segundo visa, primordialmente, automatizar a identificação dos navios, facilitando a definição do quadro tático no mar.

O ponto comum entre a Convenção e o Código é o desenvolvimento de uma cooperação internacional entre os Estados participantes, visando a prevenção e a repressão a todos os atos que ameacem as embarcações, as instalações portuárias e as plataformas fixas na plataforma continental.

Em face desses novos dispositivos expedidos pela IMO, o governo brasileiro determinou que a MB fosse a instituição responsável pelo recebimento dos sinais de alarme emitidos pelas embarcações no mar, que no entender de seu Comandante, estejam sofrendo qualquer incidente de proteção. Os responsáveis por reprimir os atos de violência são denominados, segundo as normas aprovadas, de Autoridade das Forças de Segurança, que

poderá ser desempenhada pela MB e/ou Departamento de Polícia Federal, dependendo do cenário onde o incidente estiver em andamento. Em decorrência, o Comando de Operações Navais expediu uma Carta de Instrução, de modo a orientar o preparo e o emprego das forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais para se contraporem aos incidentes de proteção marítimos e para a supressão de atos ilícitos contra a segurança marítima e das plataformas localizadas na plataforma continental.

Concluindo: dentro desse moderno enfoque, a MB está atenta e tem pautado seu planejamento, não só aos aspectos já apresentados, como também ao que designamos de “novas questões”: segurança pública, questão agrária, questão portuária, proteção às plataformas de petróleo, atividades ligadas à Marinha Mercante; e segurança orgânica das OM. E às “novas ameaças”: crimes transnacionais (contrabando, tráfico ilícito de drogas e de armas), terrorismo, crimes ambientais e crime organizado ao longo do litoral e nas águas internas. Estes são, portanto, os mais recentes encargos da MB a serem desempenhados em tempo de paz.

- a A Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999 foi alterada pela Lei Complementar 117/2004:

A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

Introdução

Quando tratamos de desenvolvimento nacional, é comum escrever um artigo, ou defender alguma idéia sem se fazer referência ao mar, esquecendo que somos um país possuidor de cerca de 8.000 quilômetros de litoral. Evidencia-se, assim, a ausência de mentalidade marítima no nosso povo. No entanto, essa atitude precisa ser revista devido à importância futura dos oceanos como fonte de recursos naturais e a tendência atual dos Estados costeiros reivindicarem jurisdição sobre espaço marítimo, cujos limites estão cada vez mais afastados de seus respectivos litorais.

A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) foi criada para tratar dos assuntos ligados ao mar e seus recursos, abrangendo, de forma transversal, a orientação da pesca, a avaliação e proteção das riquezas marinhas, o ordenamento da costa, a realização de pesquisas e o desenvolvimento de tecnologia.

A CIRM e a SECIRM

O passado e o presente do Brasil foram significativamente balizados pelo mar. O nosso futuro está no mar.

A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, criada em 12 de setembro de 1974, pelo Decreto nº 74.557^a, tem a finalidade de coordenar os assuntos relativos à consecução da Política Nacional para os Recursos do Mar. A CIRM, colegiado coordenado pelo Comandante da Marinha, designado Autoridade Marítima, é atualmente composto por representantes dos seguintes órgãos:

- Casa Civil da Presidência da República;
- Ministério da Defesa;

- Comando da Marinha;
- Ministério das Relações Exteriores;
- Ministério dos Transportes;
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento;
- Ministério da Educação;
- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;
- Ministério de Minas e Energia;
- Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;
- Ministério da Ciência e Tecnologia;
- Ministério do Meio Ambiente;
- Ministério do Esporte;
- Ministério do Turismo; e

Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República.

Para bem cumprir sua destinação, a CIRM pode valer-se de membros *ad hoc* e de organismos internos como subcomissões, grupos de trabalho e comitês executivos, criados quando necessários.

A Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), com sede em Brasília, DF, foi criada pelo Decreto nº 84.324, de 19 de dezembro de 1979.^b Subordinada diretamente ao Comandante da Marinha, tem o propósito de assessorá-lo e de executar as atividades pertinentes aos encargos técnicos e administrativos da referida Comissão.

As atividades da SECIRM são balizadas pelas seguintes políticas:

- Política Marítima Nacional (PMN);
- Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM);
- Política Nacional para os Assuntos Antárticos (POLANTAR).

Política Marítima Nacional (PMN)

A Política Marítima Nacional (PMN), aprovada pelo Decreto 1.265, de 11 de outubro de 1994, tem por finalidade orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do país, de forma integrada e harmônica, visando à utilização efetiva, racional e plena do mar e de nossas hidrovias interiores, de acordo com os interesses nacionais.

A PMN harmoniza-se com as demais Políticas Nacionais e coaduna-se com os atos internacionais relativos aos assuntos que lhe são pertinentes, seguindo diretrizes fixadas pelo Presidente da República. Resulta, basicamente, de uma preocupação do Estado de bem gerir as atividades nacionais no setor marítimo, aproveitando-lhes os pontos comuns, identificando seus pontos de estrangulamento, fortalecendo-lhes a base humana e econômica e garantindo-lhes a segurança, dentro da grande moldura que é o ambiente marítimo. A PMN visa, assim, à aplicação inteligente do Poder Marítimo e de seu componente naval em benefício dos interesses do país.

Da PMN resulta o Programa de Mentalidade Marítima (PROMAR), que tem por objetivo estimular na população, em especial nas crianças e nos jovens, a responsabilidade na preservação e no interesse pelo mar. Esse programa está a cargo de um Comitê Executivo, coordenado pela Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM) e com representantes da Ministério da Defesa (MD), Marinha do Brasil (MB), Ministério das Relações Exteriores (MRE), Ministério da Educação (MEC), Ministério das Minas e Energia (MME), Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT), Ministério do Meio Ambiente (MMA), Ministério dos Transportes (MT), Ministério do Esporte (ME), Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca (SEAP/PR), Diretoria de Portos e Costas (DPC) e Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM).

A vocação marítima do Brasil é histórica, não só por ter sido descoberto e colonizado por uma nação marítima, mas também por ter sofrido suas primeiras invasões, ter consolidado sua independência pelo mar e ter vivido seus momentos mais importantes ligados ao mar. O desenvolvimento nacional ainda é, e continuará sendo, dependente das vias marítimas para grande parte de suas atividades. Entretanto, devido a fatores conjunturais, o Brasil sofreu uma grande migração econômica para o interior, voltando suas “costas” para o mar. Dessa forma, houve, no seio da população brasileira, uma degradação da mentalidade marítima, onde o povo, em sua grande maioria, pensa no mar apenas de forma lúdica. Buscando contribuir para a necessária mudança deste cenário, foi concebido o Programa de Mentalidade

Marítima, que pretende resgatar tal mentalidade na população, nos níveis necessários e coerentes com a dimensão de uma nação eminentemente marítima como o Brasil.

O PROMAR foi elaborado de acordo com as seguintes premissas básicas: fundamentar-se, principalmente, com atuações nas faixas de educação fundamental e básica; ter abrangência nacional e atingir, particularmente, as populações localizadas nas regiões litorâneas. É desenvolvido a partir de projetos que visam estimular, por meio de ações planejadas, objetivas e continuadas, o desenvolvimento da mentalidade marítima na população brasileira, consentânea com os interesses nacionais e voltada para um maior conhecimento do mar e de seus recursos, da sua importância para o Brasil, da responsabilidade da exploração racional e sustentável e da consciência da necessidade de preservá-lo.

As metas deste programa são:

- a) conscientizar a população brasileira da importância do mar para o cidadão e para o País;
- b) conscientizar a população, em especial as crianças e jovens, da importância e da responsabilidade de sua atuação na preservação dos mares;
- c) mobilizar o conjunto da população para o efetivo engajamento na preservação do mar e na utilização ótima dos seus recursos; e
- d) permitir que uma maior parcela da população conheça os componentes do Poder Marítimo brasileiro e a importância de valorizá-los e fortalecê-los.

Com o objetivo de atingir as metas previstas, são realizadas exposições itinerantes; incentivada a prática de esportes náuticos (vela, remo e canoagem) entre os jovens; realizados cursos de capacitação para ações integradas entre as parcerias representadas no PROMAR, além de outras instituições do poder público, do setor de geração do conhecimento acadêmico, do setor empresarial e pessoas e organizações convidadas por envolvimento com temáticas marinhas locais, pesquisadores, professores, estudantes e interessados; elaborados vídeos institucionais e de temas ligados ao mar; e promovidos concursos de monografias.

Essas ações são voltadas para os membros dos poderes constituídos; estudantes dos ensinos fundamental e médio e classe universitária, pertencentes ao Sistema de Ensino do País; professores e profissionais de ensino; comunidade científica; profissionais das áreas de turismo, de comunicação e engajados na vida marítima; e população em geral.



Figura 1: exposição itinerante

Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM)

A Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) foi inicialmente promulgada em 1980, e atualizada pelo Decreto Nº 5.377 (de 23/02/2005) para atender as alterações notáveis sofridas nos cenários nacional e internacional relativos aos mares, oceanos e zonas costeiras, particularmente em relação à moldura jurídica global, em função, principalmente, da entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)^c, em novembro de 1994. Coordenada pela CIRM, a PNRM tem por finalidade orientar o desenvolvimento das atividades que visem à efetiva utilização, exploração e aproveitamento dos recursos vivos, minerais e energéticos do Mar Territorial, da Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Continental, de acordo com os interesses nacionais, de forma racional e sustentável para o desenvolvimento socioeconômico do país, contribuindo para a geração de emprego, renda e inserção social.

A PNRM é consolidada por planos e programas plurianuais e anuais decorrentes, elaborados pela CIRM, que se desdobram em projetos específicos e constituem os documentos básicos de trabalho. Os projetos são aprovados pela CIRM, e os recursos necessários repassados pelos diversos ministérios, instituições

públicas e privadas para os organismos executores (normalmente universidades, institutos de pesquisa e organizações governamentais ligadas aos recursos do mar), conforme o desenvolvimento das várias fases.

Os planos e programas atualmente desenvolvidos pela SECIRM , no âmbito da PNRM, são:

1. Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ratificada pelo Brasil e por mais 120 outros países, regula o uso de todos os espaços oceânicos do planeta, os quais devem ser usados com fins pacíficos e em benefício da humanidade, e garante aos Estados o direito de explorar e aproveitar os recursos naturais da coluna d'água, do solo e do subsolo dos oceanos. Com a entrada em vigor da CNUDM, o Brasil hoje possui:

a) 12 milhas náuticas de Mar Territorial, onde exerce soberania;

b) 200 milhas náuticas de Zona Econômica Exclusiva (ZEE), onde exerce direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar e seu subsolo e produção e energia; e

c) uma Plataforma Continental Jurídica (PCJB), além das 200 milhas náuticas, cujos limites exteriores deverão ser estabelecidos de acordo com o definido pela Convenção.

Todos esses limites são contados a partir da linha de base normal, que é a linha de baixa-mar ao longo da costa brasileira, salvo disposição em contrário prevista na CNUDM.

Os Estados costeiros dispunham de um prazo de dez anos, a partir da data de entrada em vigor da Convenção (NOV/94), para apresentar à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU sua reivindicação quanto aos limites exteriores de suas plataformas continentais, por isso, o Brasil deu partida em seu pleito em 1996.

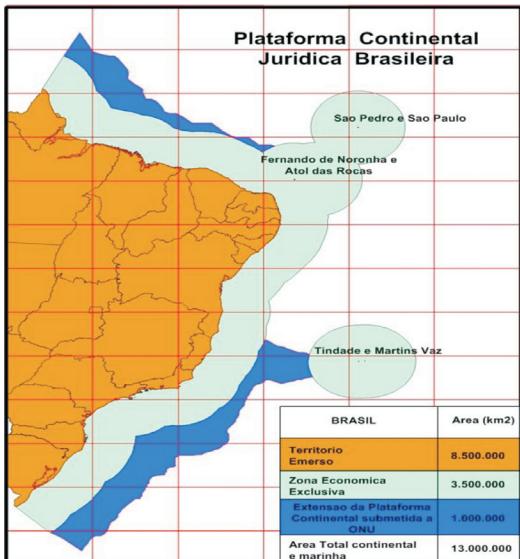


Figura 2

Para exercer direito à Plataforma Continental Jurídica além das 200 milhas náuticas, o Brasil teve, dentre outras responsabilidades, de executar o levantamento de sua plataforma continental. Dessa foram, foi criado o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), com o propósito de estabelecer os limites exteriores da nossa Plataforma Continental, conforme estabelecido na CNUDM.

O LEPLAC é coordenado pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE), e possui representantes do Ministério da Educação (MEC), Ministério das Minas e Energia (MME), Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT), Marinha do Brasil (MB), Diretoria de Hidrografia Naval (DHN), Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), Empresa de Petróleo Brasileiro S/A (PETROBRAS), Coordenador do Programa de Geologia e Geofísica Marinha (PGGM) e comunidade científica.

Criado pela Portaria Ministerial nº 337, de 6 de junho de 1995, o Grupo de Trabalho Permanente para Elaboração da Proposta

Política do Levantamento da Plataforma Continental Brasileira tem a finalidade de formular uma política de encaminhamento do processo de delimitação da Plataforma Continental Brasileira diante da ONU e elaborar normas para a redação do Relatório Final do LEPLAC e do documento que apresenta a reivindicação brasileira à ONU.

As atividades do LEPLAC, que se iniciaram em junho de 1997, foram desenvolvidas pela MB, pela PETROBRAS e pela SECIRM. A fase de aquisição de dados encerrou-se em novembro de 1996, tendo sido conduzidos cerca de 150.000 quilômetros de perfilagem sísmica, batimétrica, magnetométrica e gravimétrica. Os trabalhos de interpretação dos dados de sísmica, de gravimetria e de magnetometria, a cargo da PETROBRAS, e a interpretação dos dados de batimetria, a cargo da DHN, encerraram-se em 1998.

Ao término dos trabalhos do LEPLAC, o Brasil apresentou um limite exterior para a sua Plataforma Continental, devidamente comprovado. Esse novo limite, caso aceito nosso pleito, representará um acréscimo de área marítima da ordem de 900.000 quilômetros quadrados ao espaço econômico brasileiro, além das 200 milhas náuticas, totalizando 4,2 milhões de quilômetros quadrados de área de Plataforma Continental Jurídica Brasileira. A nova área marítima, após o estabelecimento de nossas fronteiras Leste, corresponderá, aproximadamente, à metade da área de nosso território – é o que a Marinha vem chamando de Amazônia Azul.

A fim de possibilitar o acompanhamento da evolução do processo de análise da proposta de Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira, até que o referido limite seja estabelecido pelo Brasil com base nas recomendações da CLPC, foi criado um Grupo Trabalho (GT), subordinado à CIRM, sob a coordenação da DHN e com representantes da MB, MRE, comunidade científica, PETROBRAS, e perito da CLPC.

Finalmente, deve-se evidenciar que a área marítima contida na Plataforma Continental Brasileira, delimitada pelo LEPLAC, é de fundamental importância para o futuro das próximas gerações de brasileiros, que terão a oportunidade de desenvolver atividades atualmente ainda não viáveis economicamente, tais como a

exploração de nódulos polimetálicos em grandes profundidades e a exploração de recursos da biodiversidade marinha, que a ciência atual reconhece como um dos campos mais promissores do desenvolvimento da biogenética.

Além do ganho em área jurisdicional, a capacidade técnica adquirida pelos brasileiros que conduzem este importante trabalho gerou solicitações de assessoria por outros países no levantamento de suas plataformas continentais como a Namíbia, Nigéria, Angola, Moçambique e Equador. Isto possibilitará a abertura de campos de pesquisa científica e tecnológica, representará um novo potencial para a geração de empregos e ampliação de nossas perspectivas sócio-econômicas.

2. Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM)

O “*Plano Setorial para os Recursos do Mar*” (PSRM) tem como finalidade conhecer e avaliar as potencialidades do mar e monitorar seus recursos vivos e não-vivos, assim como os fenômenos oceanográficos e climatológicos das áreas marinhas sob jurisdição e de interesse nacional, visando à gestão, ao uso sustentável desses recursos e à distribuição justa e eqüitativa dos benefícios derivados dessa utilização à população brasileira.

O I PSRM, vigente de 1982 a 1985, possibilitou uma melhor estruturação das atividades de pesquisa dos recursos do mar e orientou interesses significativos da sociedade brasileira para a incorporação desses recursos ao sistema produtivo nacional.

O II PSRM, abrangendo o período de 1986 a 1989, estabeleceu objetivos que visavam a contribuir, de forma imediata e eficaz, para a superação das dificuldades socioeconômicas do país, e concorreu para uma melhor capacitação técnica e científica das organizações e dos recursos humanos envolvidos nos seus projetos.

O III PSRM, vigente entre 1990 e 1993, considerou, basicamente, que as diretrizes e prioridades do II PSRM continuavam válidas para aquele período e levou em conta os efeitos da ratificação, pelo Brasil, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), estabelecendo como

meta principal a investigação e a exploração racional dos recursos da ZEE, concebendo, então, um programa específico para operacionalizar a consecução dessa meta, denominado “*Programa para o Levantamento dos Potenciais Sustentáveis de Captura de Recursos Vivos da Zona Econômica Exclusiva*” (REVIZEE).

O IV PSRM, que vigorou de 1994 a 1998, foi uma adequação do III PSRM. Mantendo o mesmo objetivo, estabeleceu como meta principal a implementação do Programa REVIZEE, o qual, ganhando um novo impulso institucional, foi reestruturado e definido como “*Programa de Avaliação do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos na ZEE*”. Tendo em vista a importância do conhecimento geológico sobre a margem continental brasileira, inclusive subsidiando outras áreas de pesquisa, foi instituído o “*Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira*” (REmplac).

O V PSRM, vigente entre 1999 e 2003, constituiu uma atualização do IV PSRM, adequando-se à conjuntura prevista para o período.

O VI PSRM, ora em vigor, de acordo com o estabelecido na PNRM e na PMN, constitui uma atualização do documento anterior. Foi elaborado em consonância com as normas do Plano Plurianual (PPA) 2004-2007, do Governo Federal.

O VII PSRM, em fase de elaboração pela SECIRM, e com vigência prevista de 2008 a 2012, terá como base uma visão de futuro voltada à fiscalização efetiva da exploração dos recursos do mar, à geração de emprego e renda, ao financiamento da pesca e aquicultura, ao investimento no setor produtivo, ao envolvimento de empresas no processo, à promoção de encontros entre os diferentes segmentos da sociedade, à integração das ações interministeriais, à determinação de indicadores de impacto econômico, político e psicossocial, ao alinhamento com o PPA, ao foco em resultados e não mais em atividades. Para tanto, a CIRM será o fórum de avaliação e priorização das ações.

Estes Planos são, pois, instrumentos essenciais para a implementação das atividades relativas aos recursos do mar, por congregarem diversos ministérios, estados, municípios, instituições de pesquisa, comunidade científica e iniciativa privada,

mas de forma descentralizada, que executam ações de acordo com as suas respectivas competências e em consonância com as diretrizes estabelecidas na PNRM.

A seguir são apresentadas as principais ações decorrentes do PSRM.

2.1. Ação de Avaliação do Potencial Sustentável e Monitoramento dos Recursos Vivos (REVIMAR)

O REVIMAR pode ser considerado como uma continuidade do programa REVIZEE, tendo em vista que as fronteiras do mar são jurídicas e os recursos vivos não as identificam, o que equivale a dizer que o potencial sustentável pode variar e deverá ser sempre atualizado.

A “*Ação de Avaliação do Potencial Sustentável e Monitoramento dos Recursos Vivos*” (REVIMAR), com foco nas espécies com potencial de desenvolvimento já indicado pelo “*Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva*” (REVIZEE), assim como na prospecção de outros recursos, permitirá ampliar o inventário dos recursos vivos iniciado com o referido programa, incluindo a determinação de suas biomassas, e o estabelecimento dos potenciais sustentáveis de captura.

Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE)

O REVIZEE resultou do compromisso brasileiro ao retificar, em 1988, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), e foi uma das principais metas do V PSRM. Conduzido por um comitê executivo, cuja coordenação geral foi exercida pelo Ministério do Meio Ambiente, teve início em 1995 e contou com a participação da Marinha do Brasil, Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Educação, Ministério da Ciência e Tecnologia, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA).

O programa teve como principal objetivo proceder o

levantamento dos potenciais sustentáveis de captura dos recursos vivos na Zona Econômica Exclusiva, que se estende desde o limite exterior do Mar Territorial, de 12 milhas de largura, até 200 milhas marítimas da costa, abrangendo extensão de cerca de 3,5 milhões de quilômetros quadrados.

Para execução do REVIZEE, a ZEE foi dividida em quatro regiões, de acordo com características oceanográficas e biológicas e com o tipo de substrato dominante: Costa Norte, da foz do Rio Oiapoque à foz do Rio Parnaíba; Costa Nordeste, da foz do Rio Parnaíba até Salvador; Costa Central, de Salvador ao Cabo de São Tomé; e Costa Sul, do Cabo de São Tomé ao Chuí.



Figura 3: Áreas do Programa REVIZEE

O programa contou com a participação de mais de 300 pesquisadores diretamente engajados, representando cerca de 60 universidades e instituições de pesquisa. Foram empregadas mais de dez embarcações, oceanográficas e de prospecção pesqueira, incluindo aquelas alugadas da frota comercial.^d

A execução do programa foi feita de forma descentralizada. Em cada uma das quatro áreas, as pesquisas foram coordenadas e realizadas por um Subcomitê Regional (SCORE), composto

por pesquisadores das universidades e instituições de pesquisa vocacionadas para o mar, existentes na região, além de representante do setor pesqueiro regional.

Para desenvolver a coleta de dados ambientais, bem como realizar campanhas de prospecção pesqueira, o programa contou com o apoio de meios flutuantes adequados, tanto em termos de equipamentos de pesquisa disponíveis quanto em condições para operar com segurança até o limite da ZEE. As análises e interpretações dos dados obtidos foram feitas nas diversas universidades e institutos que fizeram parte dos subcomitês regionais.

O programa mostrou-se essencial para que o país possa garantir os direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos vivos da ZEE, vasta extensão que contém inquestionável potencial de recursos pesqueiros. Alguns direcionamentos para o futuro da gestão pesqueira no país foram evidenciados pelo REVIZEE: necessidade de investimento na qualidade do pescado; medidas de preservação dos estoques pesqueiros, na forma de áreas de restrição e ações que evitem a captura accidental de espécies não comercializáveis, ou de tamanhos inferiores aos permitidos; medidas de controle do esforço de pesca; e aperfeiçoamento da gestão das pescarias. Foram considerados essenciais à alteração do modelo de ordenamento vigente, com o fim do livre acesso aos recursos pesqueiros, e a reunificação, em um único organismo, da competência e responsabilidade pela gestão da pesca no país, além do comprometimento do setor produtivo com a perspectiva de longo prazo de sustentabilidade dos recursos pesqueiros.

2.2. Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REEMPLAC)

Apesar da expressiva dimensão, a ZEE e PCJB não têm sido objeto de pesquisa mineral sistemática, com exceção de petróleo e gás. Dessa forma, até o presente momento, mais de 4.500.000 km² de fundos marinhos permanecem praticamente inexplorados quanto à potencialidade de seus recursos minerais,

conseqüentemente não têm contribuído para o desenvolvimento sustentado do país. O programa destinado a avaliar a potencialidade mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira foi aprovado em 1997^e, possuindo as seguintes metas:

- efetuar o levantamento geológico-geofísico sistemático básico da PCJB, na escala de 1:1.000.000, até o ano de 2010;
- detalhar, em escala apropriada, sítios de interesse geoeconômico na PCJB; e
- efetuar a análise e a avaliação dos depósitos minerais da PCJB.

O “*Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira*” é conduzido por um comitê executivo, cuja coordenação pertence ao Ministério das Minas e Energia e tem representação do Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Ciência e Tecnologia, Ministério do Meio Ambiente, Marinha do Brasil, Estado Maior da Armada, Diretoria de Hidrografia e Navegação, Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM), a Petróleo Brasileiro S/A, e comunidade científica, representada pelo coordenador do Programa de Geologia e Geofísica Marinha.

A PCJB representa uma complexa região de grande interesse científico, econômico e estratégico, a qual compreende os ambientes costeiros, transicionais e oceânicos. Os recursos minerais potencialmente econômicos desta região incluem depósitos minerais superficiais e de subsuperfície. Os registros atuais de depósitos superficiais costeiros destacam depósitos de cascalho e areais, sedimentos carbonáticos, depósitos de *placers* (minerais pesados), turfeiras, fosforitas, nódulos polimetálicos e crostas cobaltíferas. Nos depósitos de subsuperfície, destaca-se, sobretudo, os evaporitos e enxofre associados ao carvão, os hidratos de gás, os sulfetos polimetálicos, o petróleo e o gás.

Apesar de sua importância, esses recursos não têm sido objeto de estudo aprofundado ou de aproveitamento em escala industrial. Dessa forma, além de não contribuir para promover o desenvolvimento sustentado do país, tais recursos não foram

catalogados de forma a constituir reservas estratégicas para o Brasil. Além disso, os estudos de impacto sobre o meio marinho aliados à demanda, ainda pequena, de permissões para extração mineral não demonstram uma grande experiência no Brasil. Assim, torna-se necessário estudar e propor critérios e procedimentos a serem observados no licenciamento ambiental e na outorga da autorização de pesquisa e concessão de lavra de projetos de exploração/explotação comercial de recursos minerais marinhos.

O REMPLAC possibilitará conhecer o fundo e o subfundo marinho da Plataforma Continental Jurídica Brasileira e suas implicações para a avaliação dos seus recursos minerais, questões ambientais, manejo e gestão integrada. E, principalmente, permitirá que o país exerça direitos de soberania para efeitos de exploração e de aproveitamento dos recursos naturais presentes no leito do mar e em seu subsolo, na extensa área de 4,2 milhões de quilômetros quadrados.

2.3. Comitê Executivo para o Programa Arquipélago (PROARQUIPÉLAGO)

O Arquipélago de São Pedro e São Paulo (ASPSP) é formado por um grupo de pequenas ilhas rochosas, desprovidas de qualquer tipo de vegetação, localizadas a cerca de mil quilômetros do litoral do Rio Grande do Norte. Trata-se de um caso raro no planeta - uma formação natural de ilhas a partir de uma falha tectônica, propiciando uma situação de especial interesse científico. Além disso, a posição geográfica do arquipélago lhe confere, também, uma significativa importância estratégica, por se localizar na rota de peixes de comportamento migratório, que percorrem diversos oceanos, os quais possuem alto valor econômico - como é o caso da Albacora Lage, uma espécie de atum.

A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar - instrumento essencial à paz mundial e um símbolo de cooperação internacional - mudou a ordem jurídica internacional relativa aos espaços marítimos e garantiu aos Estados direitos de explorar e aproveitar os recursos naturais da coluna d'água,

do solo e do subsolo dos oceanos. Para exercer esses direitos, há necessidade de serem desenvolvidos, pelos Estados, projetos de pesquisa para o aproveitamento racional desses recursos.

Sob esse enfoque, o Arquipélago de São Pedro e São Paulo pode ser incluído como uma região privilegiada para o desenvolvimento de pesquisas em diversos ramos da ciência. A posição geográfica, a localização estratégica e as características peculiares das ilhas que compõem o arquipélago, associados aos amplos interesses científicos e econômicos, identificados em estudos preliminares, relacionados com recursos naturais encontrados na região, foram elementos que, por si só, justificaram a implementação de uma Estação Científica de caráter permanente no ASPSP.

Em 11 de junho de 1996 foi criado um Grupo de Trabalho para analisar os aspectos relacionados à viabilidade de ocupação e realização de pesquisa no Arquipélago de São Pedro e São Paulo. Após dois anos de intensos estudos, foi atestada a exequibilidade de se construir uma Estação Científica no local. Inaugurada em 25 de junho de 1998, a referida Estação vem, desde então, sendo palco de desenvolvimento de projetos científicos nos mais variados ramos da ciência. Logo após a inauguração da Estação, o Grupo de Trabalho foi extinto e, pela Resolução nº 001/98/CIRM, de 25 de agosto, foi criado o Comitê Executivo para o Programa Arquipélago, com seus Subcomitês Científico/Ambiental e Logístico/Manutenção.

O Comitê Executivo para o Programa Arquipélago é coordenado pela SECIRM, e participam dele representantes do Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Educação, Ministério de Minas e Energia, Ministério da Ciência e Tecnologia, Ministério do Meio Ambiente, Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca, Marinha do Brasil, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis e Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. O Comitê Executivo tem competência para operacionalizar e manter a Estação Científica e conduzir um programa contínuo e sistemático de pesquisas no Arquipélago de São Pedro e São Paulo.

O Subcomitê Científico/Ambiental é coordenado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, e dele participamos representantes do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis; da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar; do Ministério de Minas e Energia, representado pela Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais; da Secretaria Especial de Aqüicultura e Pesca e o Coordenador Geral Científico. A este subcomitê cabem as seguintes atribuições: ratificar, do ponto de vista científico/ambiental, os projetos apresentados para serem desenvolvidos no arquipélago; organizar “workshops” e seminários científicos/ambientais; divulgar, no aspecto científico/ambiental, o Programa Arquipélago; e analisar e tomar providências relacionadas ao cumprimento das regras de comportamento dos pesquisadores.

O Subcomitê Logístico/Manutenção é coordenado pela SECIRM e participam dele os representantes do Ministério de Minas e Energia, Ministério da Ciência e Tecnologia, Marinha do Brasil (Estado-Maior da Armada, Comando do Terceiro Distrito Naval e da Base Naval de Natal), IBAMA, UFRN e UFES. A esse subcomitê cabem as seguintes atribuições: efetuar a manutenção preventiva e corretiva da Estação Científica; fretar as embarcações de apoio à pesquisa; providenciar o transporte dos pesquisadores até o Arquipélago de São Pedro e São Paulo, através de barco de apoio, tendo como local de embarque a cidade de Natal ou o Arquipélago de Fernando de Noronha; adquirir gêneros alimentícios e combustíveis para a Estação Científica; organizar o Treinamento Pré-Arquipélago; e providenciar os exames de saúde dos pesquisadores.

A Estação Científica do Arquipélago São Pedro e São Paulo (ECASPSP)

Foi projetada e construída em madeira por pesquisadores da Universidade Federal do Espírito Santo e do Laboratório para Produtos Florestais do IBAMA. Compõem a ECASPSP: uma edificação principal com alojamento para quatro pessoas,

sala de estar, cozinha, banheiro e varanda; uma edificação de apoio com área de depósito, local para armazenar baterias e alojamento para duas pessoas; e um paiol de combustíveis. Visando à preservação do meio ambiente, a estação utiliza um sistema de geração de energia solar e um sistema dessalinizador por osmose reversa para produzir água potável a partir da água do mar.

Foi inaugurada em 25 de junho de 1998 e, a partir de então, garantiu-se a habitabilidade do arquipélago, consolidando o direito de o Brasil contar com uma área marítima ao redor do arquipélago de duzentas milhas náuticas de raio, denominada pela CNUDM como “Zona Econômica Exclusiva”. Isto representa um acréscimo de cerca de 450.000 quilômetros quadrados de área marítima, na qual o país tem direito de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais lá existentes.

Após oito anos de operação ininterrupta da Estação Científica, concluiu-se pela necessidade de seu aprimoramento, visando o aperfeiçoamento tecnológico, a melhoria da infra-estrutura e das condições de segurança e o conforto, bem como para minimizar os impactos antrópicos. Nesse período, a Estação resistiu a inúmeros fenômenos oceanográficos, meteorológicos, e geológicos ocorridos na região.

A necessidade de construção de nova estação foi reforçada em decorrência de uma forte ressaca, associada a abalos sísmicos ocorridos no hemisfério norte, a 140 km do Arquipélago, que provocou avarias significativas na Estação, deixando-a sem condições satisfatórias de habitabilidade. De modo a evitar a interrupção das pesquisas, a Marinha realizou a recuperação dessa Estação, mantendo as suas características originais.

A nova Estação será inaugurada ainda em 2007, incorporando modernas soluções de engenharia e de arquitetura. Será instalada em local mais abrigado e seguro e oferecerá melhores condições para a realização de pesquisas.



Figura 4: Arquipélago de São Pedro e São Paulo. No detalhe, a Estação Científica.

A estação é ocupada permanentemente por quatro pesquisadores civis que são substituídos a cada quinze dias. Dois barcos, em regime de revezamento, permanecem na área do ASPSP apoiando a pesquisa, além de efetuar o transporte a partir do Arquipélago de Fernando de Noronha.

Para se habilitarem a ocupar a ECASPSP, os pesquisadores realizam exames de saúde e treinamento especializado, que consiste em aulas práticas e teóricas onde recebem noções de combate a incêndio, sobrevivência no mar, primeiros socorros, comunicações, mergulho, normas de segurança na ocorrência de abalos sísmicos, e de alagamento pela ação do mar, meio ambiente, comportamento sócio-espacial humano e operação do bote e dos equipamentos.

São desenvolvidas pesquisas nas seguintes áreas:

a) Geologia e Geofísica: estudos dos sistemas de fraturas e interpretação genética das rochas; mapeamento geotectônico; amostragem e descrição petrográfica sistemática dos peridotíticos; análise de rochas minerais; estudos sismológicos na região.

b) Biologia, Recursos Pesqueiros e Oceanografia: distribuição de espécies; rotas migratórias de crustáceos, peixes, aves e mamíferos marinhos; biodiversidade; acervo documental (fotos,

vídeos, literatura); parâmetros oceanográficos e meteorológicos; e padrão de distribuição e índice de abundância relativa das espécies de valor comercial.

c) Meteorologia: obtenção sistemática e contínua de dados meteorológicos e hidrológicos.

2.4. Comitê Executivo de Aqüicultura e Pesca (AQUIPESCA)

O Brasil tem na aqüicultura a sua principal fronteira de expansão da produção pesqueira, com potencial para produzir mais de vinte milhões de toneladas anuais de pescado, tanto nas águas continentais quanto nas águas interiores, aproveitando o potencial produtivo costeiro. Essa atividade cresceu entre 1997 e 2002 a taxas compostas de 27% ao ano, necessitando de tecnificação, ordenamento e fomento, principalmente no que tange à infra-estrutura de processamento de pescados.

A necessidade estratégica de promover a exploração soberana e competitiva dos recursos pesqueiros, com base em uma política efetiva de ocupação da ZEE e sustentabilidade da atividade, teve sua dimensão institucional reconhecida a partir da criação da Secretaria Especial de Aqüicultura e Pesca^f. Assim, estabeleceu-se um divisor de águas na história da pesca, cujo processo depende também da participação ativa de outras entidades governamentais e dos trabalhadores e empresários do setor, dentro de seus diversos segmentos.

O Comitê Executivo de Aqüicultura e Pesca tem o objetivo de contribuir para o aprimoramento e formulação de políticas e estratégias governamentais; para o desenvolvimento dos setores de aqüicultura e pesca, com reflexos positivos para a inclusão social e econômica; para o aumento do consumo interno, *per capita*, de pescados; para a redução de desperdícios; para a geração de trabalho, renda e divisas para o país; e para a ocupação de modo racional e sustentável dos corpos de água costeiros (lacustres, lagunares e estuarinos), o Mar Territorial, a Zona Econômica Exclusiva e o Alto Mar.

De maneira sintética, a implementação e execução das atividades do AQÜIPESCA visa contribuir para a consolidação

de parte significativa das políticas estratégicas para os setores de pesca e aquicultura do país, em especial, no que diz respeito a:

- a) formação, capacitação e qualificação de pescadores e aquicultores nos vários segmentos da cadeia produtiva, incluindo a alfabetização e redução de *déficit* de escolaridade dos pescadores e suas famílias;
- b) apoio à formação e consolidação da frota oceânica nacional;
- c) organização da base produtiva, com foco na produção familiar e de pequena escala, com promoção de processos participativos de gestão, como conselhos/comitês de pesca, e promoção do associativismo e cooperativismo pesqueiro;
- d) fortalecimento dos programas de monitoramento da frota pesqueira;
- e) consolidação dos Planos Locais de Desenvolvimento da Maricultura (PLDM);
- f) ordenamento da pesca costeira, oceânica, demersal de profundidade e da maricultura;
- g) harmonização das relações entre a pesca industrial e artesanal;
- h) apoio à cadeia produtiva da aquicultura e pesca com o desenvolvimento de técnicas sustentáveis de pesca e cultivo, de beneficiamento e conservação do pescado agregando valor ao produto;
- i) fortalecimento dos Terminais Pesqueiros Públicos – TPP's, criados pela SEAP/PR;
- j) desenvolvimento de pesquisa voltada: ao aprimoramento da gestão da pesca; à pesquisa pesqueira prospectiva, exploratória, experimental, e projetos demonstrativos aplicados a maricultura; aplicando conceitos ou tecnologias, que permitam a exploração de estoques subexplotados e inexplotados de recursos pesqueiros com elevado potencial aquícola;
- k) pesquisa social e econômica do setores da pesca e aquicultura; e
- l) apoio ao monitoramento contínuo dos estoques pesqueiros demersais de profundidade e oceânicos.

O desenvolvimento da atividade pesqueira não passa somente pelo aumento da produção, mas incorpora em seus princípios as dimensões conceituais da: tecnificação das atividades e dos processos, qualificação dos trabalhadores, desenvolvimento e apropriação de tecnologias, eficiência e economicidade das operações, conservação ambiental, ética no uso dos recursos, agregação de valor aos produtos, melhoria do aproveitamento das matérias-primas, ordenamento do uso dos recursos e espaços produtivos, aprendizado sobre gerenciamento e gestão e promoção da segurança e saúde laboral, alimentar e cidadania. Somente a incorporação destas dimensões, na forma de Políticas Públicas, pode promover a sustentabilidade da pesca e aquicultura.

2.5. Sistema Global de Observação dos Oceanos (GOOS)

O Sistema Global de Observação dos Oceanos, criado pela Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI), em cooperação com a Organização Meteorológica Mundial (OMM) e com o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), tendo em vista os dispositivos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e da Agenda 21. O Brasil, que ratificou a CNUDM e aderiu à Agenda 21, a qual, em seu capítulo dezessete, reconhece a necessidade de se desenvolver um Sistema Global de Observação para melhor compreender e monitorar as mudanças nos oceanos e suas influências, e, considerando a extensão da área marítima de interesse nacional sobre a qual se deve garantir o desenvolvimento sustentável, houve por bem definir sua participação criando o Programa Piloto GOOS/Brasil.

Amotivação do Programa Piloto GOOS/Brasil é a necessidade de se implementar, sistematizar e tornar plenamente operacional a coleta, a análise e a transmissão de dados em toda a área oceânica em relação à qual o Brasil exerce direitos de soberania e jurisdição, gerando-se produtos de impacto sócio-econômico.

O Coordenador desse programa é a Marinha do Brasil, por intermédio da Diretoria de Hidrografia e Navegação, tendo membros representantes dos ministérios da Educação, de Minas

e Energia, da Ciência e Tecnologia e do Meio Ambiente, da Secretaria da CIRM e da comunidade científica relacionada aos módulos do GOOS.

O Plano de Implementação do GOOS define cinco módulos principais:

- avaliação, previsão e monitoramento do clima;
- avaliação e monitoramento dos recursos vivos marinhos;
- monitoramento e gerenciamento de zonas costeiras;
- avaliação e previsão da saúde dos oceanos; e
- serviços meteorológicos marinhos e operacionais em Oceanografia.

O “*Pilot Research Moored Array in the Tropical Atlantic*” (PIRATA) possui o objetivo de avaliar o ciclo sazonal de larga escala no oceano Atlântico tropical, modificado pelo acoplamento oceano-atmosfera, como o “*El Niño*”, cujos impactos econômicos e sociais são expressivos para os Estados costeiros. Dados provenientes desse programa já vêm sendo amplamente aplicados para previsão do clima na região, tanto pelo CPTEC (maior representante nesse segmento no Brasil), como em alguns países da África ocidental. É parte integrante do “*Programa Piloto GOOS/Brasil o Programa Nacional de Bóias*”, (PNBÓIAS), ambos aprovados pela CIRM. Os dados coletados por esses Programas serão operacionalizados e disponibilizados à comunidade usuária, aos cientistas, aos órgãos governamentais, aos institutos de pesquisas, entre outros, por meio de redes internacionais já existentes.

2.6. Comitê Executivo para a Consolidação e Ampliação dos Grupos de Pesquisa e Pós-Graduação em Ciências do Mar (PPG-Mar)

O Comitê Executivo para a Consolidação e Ampliação dos Grupos de Pesquisa e Pós-Graduação em Ciências do Mar foi instituído pelo VI Plano Setorial para os Recursos do Mar.

O Comitê PPG-Mar compõe-se de representantes do setor acadêmico, de ministérios e de outras importantes entidades governamentais. É coordenado pelo Ministério da Educação e possui membros de Universidades que mantêm Cursos de Graduação e Pós-Graduação na área de Ciências do Mar.

As ações do PPG-Mar objetivam o fortalecimento da formação de Recursos Humanos para o estudo do mar no Brasil. Nesse sentido, não apenas a Oceanografia é contemplada, mas também a Engenharia de Pesca, a Maricultura, a Engenharia Oceânica e tantas outras escolas de pesquisa e ensino que têm relação com o ambiente marinho.

Em 2006, em parceria com a CAPES, o PPG-Mar elaborou o Edital Amazônia Azul. Por meio deste, a partir de 2007, os mestres residentes em regiões onde não existe doutorado em áreas específicas das Ciências do Mar poderão deslocar-se para doutoramento em universidades de outras regiões do país, candidatando-se a essa bolsa especial CAPES, com a expectativa de retorno para exercício profissional nessas regiões. Em outubro deste mesmo ano foi realizada a I Oficina de Trabalho do PPG-Mar: “Pesquisa e Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar”, em Florianópolis, que contou com a presença de 75 profissionais com a missão de elaborar a Proposta Nacional de Trabalho (PNT) do PPG-Mar, a qual norteará as atividades do referido Comitê durante os próximos anos.

As ações do Comitê, embora iniciais, vêm, gradativamente, se consolidando, o que demonstra grande interesse em participar do desenvolvimento das ciências do Mar no Brasil.

2.7. Comitê Executivo do Programa de Pesquisas Científicas na Ilha da Trindade (PROTRINDADE)

Em face do incremento de solicitações para a realização de atividades de pesquisa científica na Ilha da Trindade, foi considera oportuna a criação de um programa, no âmbito da CIRM, destinado a gerenciar o desenvolvimento de pesquisas científicas nas Ilhas da Trindade e Martim Vaz, assim como na área marítima a essas adjacentes e, dessa forma, possibilitar a obtenção, a sistematização e a divulgação de conhecimentos científicos sobre a região.

O Comitê Executivo do Programa de Pesquisas Científicas na Ilha da Trindade tem os seguintes objetivos:

a) construir e manter, com a anuência da MB, instalações para acomodação de pesquisadores e realização de pesquisas

científicas, junto às instalações já existentes na Ilha da Trindade;

b) prover os meios e o apoio necessários ao transporte, à permanência de pesquisadores e à realização de pesquisas científicas nas Ilhas da Trindade e Martim Vaz e na área marítima adjacente; e

c) promover e gerenciar o desenvolvimento de pesquisas científicas nas Ilhas da Trindade e Martin Vaz e na área marítima adjacente.

A implementação do Programa estará a cargo de um Comitê Executivo, coordenado pela Marinha do Brasil e formado por representantes do Ministério da Defesa, Ministério das Minas e Energia, Ministério da Ciência e Tecnologia, Ministério do Meio Ambiente, Secretaria Especial de Aqüicultura e Pesca da Presidência da República, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Comando do 1º Distrito Naval, Diretoria de Hidrografia e Navegação e Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar.

3. Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC)

A zona costeira abriga um mosaico de ecossistemas de alta relevância ambiental, cuja diversidade é marcada pela transição de ambientes terrestres e marinhos, com interações que lhe conferem caráter de fragilidade e que requerem, por isso, atenção especial do poder público, conforme demonstra sua inserção na Constituição brasileira como área de patrimônio nacional.

A maior parte da população mundial vive em zonas costeiras e há tendência permanente ao aumento de concentração demográfica nessas regiões. A saúde, o bem-estar e, em alguns casos, a própria sobrevivência das populações costeiras dependem das condições dos sistemas costeiros, aí incluídas as áreas úmidas e as regiões estuarinas, assim como as correspondentes bacias de recepção e drenagem e as águas interiores próximas à costa, além do próprio sistema marinho. Em síntese, a sustentabilidade das atividades humanas nas zonas costeiras depende de um meio marinho saudável, e vice-versa.

O Estado brasileiro, visando o uso sustentável dos recursos costeiros e o planejamento integrado da utilização de tais recursos, concebeu e implantou o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, processo marcado pela experimentação e aprimoramento constantes.

O PNGC foi instituído pela Lei no 7.661, de 16 de maio de 1988, com a determinação de que sua elaboração ficasse a cargo do Grupo de Coordenação do Gerenciamento Costeiro (COGERCO), instituído no âmbito da CIRM. Tem como finalidade primordial o estabelecimento de normas gerais que visam à gestão ambiental da zona costeira do país, lançando as bases para a formulação de políticas, planos e programas estaduais e municipais. Para tanto, buscam-se os seguintes resultados: promoção do ordenamento do uso dos recursos naturais e da ocupação dos espaços costeiros, subsidiando e otimizando a aplicação dos instrumentos de controle e de gestão pró-ativa da zona costeira; estabelecimento do processo de gestão, de forma integrada, descentralizada e participativa, das atividades sócio-econômicas na zona costeira, de modo a contribuir para elevar a qualidade de vida de sua população e a proteção de seu patrimônio natural, histórico, étnico e cultural; desenvolvimento sistemático do diagnóstico da qualidade ambiental da zona costeira, identificando potencialidades, vulnerabilidades e tendências predominantes, como elemento essencial ao processo de gestão; a incorporação da dimensão ambiental nas políticas setoriais voltadas para a gestão integrada dos ambientes costeiros e marinhos, compatibilizando-as com o PNGC; efetivo controle sobre os agentes causadores de poluição ou degradação ambiental, sob todas as formas, que ameacem a qualidade de vida na zona costeira; e produção e difusão do conhecimento necessário ao desenvolvimento e aprimoramento das ações de gerenciamento costeiro.

Pretende-se, assim, estabelecer uma estratégia continuada de planejamento e gestão ambiental dos espaços costeiros, com o desenvolvimento e fortalecimento de um processo transparente de administração de interesses, apoiado por informações e tecnologia.

3.1. Programa Train-Sea-Coast Brasil (TSC-BR)

O “*Programa Train-Sea-Coast*” destina-se a capacitar, por intermédio de cursos específicos, recursos humanos que atuam nas áreas costeiras e oceânicas. Criado e coordenado pela Divisão de Assuntos Oceânicos e da lei do mar das Nações Unidas (DOALOS/UN), dispõe de uma rede formada por unidades encarregadas de oferecer cursos que abordem problemas que possam ser solucionados mediante a qualificação de pessoal. Existem atualmente unidades da rede “*Train-Sea-Coast*” sediadas em diversos países, além do Brasil.

O programa iniciou suas atividades no país em 1995, e sua unidade está sediada na Fundação Universidade Federal do Rio Grande (FURG), escolhida pelas Nações Unidas tendo em vista sua política institucionalizada de “*universidade voltada para o mar*”, refletida em vários programas de caráter multidisciplinar na área oceanográfica.

A CIRM tem as atribuições de difundir os objetivos e atividades do “*Programa Train-Sea-Coast Brasil*”, que conta oficialmente com o apoio do governo federal, junto aos órgãos governamentais e gestionar a obtenção de recursos financeiros para o desenvolvimento e o oferecimento dos cursos.

O TSC-Br tem como público-alvo administradores (gerentes ambientais) em níveis federal, estadual e municipal, usuários, membros de organizações não-governamentais, legisladores e tomadores de decisão relacionados direta ou indiretamente com o desenvolvimento e manejo da zona costeira que tenham o seguinte perfil:

- tratem de assuntos, nos cargos que desempenham, que tenham reflexo no meio ambiente (por exemplo, setor de fiscalização ou de liberação de obras);
- tenham nível superior;
- façam parte, preferencialmente, de uma equipe de trabalho;
- não sejam, necessariamente, os articuladores dentro de seu posto funcional;
- conheçam, preferencialmente, a legislação ambiental, estando conscientes das possibilidades de aplicá-la; e

- possuam a atitude de estarem abertos a novas tecnologias e a um enfoque inovador nas questões ambientais.

Tais profissionais estão normalmente ligados a administrações portuárias, empresas de consultoria na área ambiental, companhias de saneamento (estaduais ou municipais), coordenações estaduais do Gerenciamento Costeiro (GERCO/MMA), Diretoria de Portos e Costas (DPC), Delegacia do Patrimônio da União (DPU), indústrias localizadas no litoral, Federação das Indústrias, instituições de pesquisa e universidades, organizações não-governamentais (ONG), órgãos de turismo e demais órgão estaduais ou federais, além das prefeituras dos municípios costeiros.

Política Nacional para Assuntos Antárticos

A *Política Nacional para Assuntos Antárticos* (POLANTAR) tem o propósito de orientar a execução dos objetivos do Brasil na Antártica, a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Sistema do Tratado da Antártica.

A Antártica tem um papel essencial nos sistemas naturais globais. É o principal regulador térmico do planeta, controla as circulações atmosféricas e oceânicas, influenciando o clima e as condições de vida na Terra. Além disso, com sua massa continental de mais de quatorze milhões de km², é detentora das maiores reservas de gelo (90%) e água doce (70%) do Planeta e de recursos minerais e energéticos incalculáveis, e guarda sob as espessas camadas de gelo inesgotáveis recursos minerais.

Ao longo das últimas décadas, importantes observações científicas, dentre as quais, as relativas à redução da camada protetora de ozônio da atmosfera, à poluição atmosférica e à desintegração parcial do gelo na periferia do continente, evidenciaram a sensibilidade da região austral às mudanças climáticas globais.

A pesquisa científica nessa região, na qual o Brasil se engajou desde o final do século XIX, é de indubitável importância para o entendimento do funcionamento do sistema Terra. Esclarecer as complexas interações entre os processos naturais antárticos e globais é, pois, essencial para a preservação da própria vida.

A condição do Brasil de país atlântico, situado a uma relativa proximidade da região antártica, e as óbvias ou prováveis influências dos fenômenos naturais que lá ocorrem sobre o território nacional, já de início, justificam plenamente o histórico interesse brasileiro sobre aquele continente. Essas circunstâncias, além de motivações estratégicas, de ordem geopolítica, científica e econômica, foram fatores determinantes para que o país aderisse ao Tratado da Antártica, em 1975, e desse início ao Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), em 1982.

A entrada do Brasil no chamado Sistema do Tratado da Antártica abriu à comunidade científica nacional a oportunidade de participar em atividades que, juntamente com a pesquisa do espaço e do fundo oceânico, constituem as últimas grandes fronteiras da ciência internacional.

No contexto acima delineado, o PROANTAR estabelece como o Brasil participará das explorações científicas desse continente, em vista a sua importância para a humanidade e especialmente para o país. Balizado pela POLANTAR, o Programa Antártico Brasileiro é coordenado pela Secretaria da CIRM e formado pelo Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Ciência e Tecnologia, Ministério do Meio Ambiente, Ministério do Turismo, Secretaria Especial de Aqüicultura e Pesca da Presidência da República, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Grupo de Assessoramento do PROANTAR (GA), Grupo de Operações do PROANTAR (GO) e Grupo de Avaliação Ambiental do PROANTAR (GAAm).

O Programa está organizado em sete subprogramas: três de caráter científico, um de caráter tecnológico e três de apoio, suficientemente abrangentes na sua definição para coordenar e integrar os projetos apresentados pelas instituições participantes. São eles: Ciências Físicas, Geociências, Ciências da Vida, Desenvolvimento Tecnológico, Meio Ambiente, Educação, Treinamento e Sensibilização e Logística.

As atividades de pesquisa do PROANTAR iniciaram-se no verão austral de 1982/1983, durante a Operação Antártica I, a bordo do Navio de Apoio Oceanográfico “Barão de Teffé”, da Marinha do Brasil, e do Navio Oceanográfico “Professor Wladimir

Besnard", da Universidade de São Paulo. Nesta operação, o Barão de Teffé tinha, também, a tarefa de visitar estações antárticas de diversos países, a fim de estudar "in loco" os programas científicos em andamento e a logística empregada, para lá estabelecer uma estação brasileira.

O prestígio que o país adquiriu entre os países antárticos, pelo trabalho desenvolvido na primeira operação, e o firme propósito de ampliar suas pesquisas no continente gelado, inclusive com a instalação de uma estação brasileira, fez com que o Brasil fosse admitido como Membro Consultivo do Tratado, em 12 de setembro de 1983, o que nos permite opinar nas decisões quanto ao futuro de preservação e de aproveitamento sustentável do continente gelado, direito adquirido por apenas 29 países.

Desde sua entrada em vigor, em 23 de junho de 1961, o Tratado da Antártica tem sido reconhecido como um dos mais bem sucedidos acordos internacionais. As divergências quanto as reivindicações territoriais foram superadas e o regime de não militarização tem alcançado sucesso. As Partes do Tratado estão se mantendo firmes à proposta desse sistema, que tem efetivamente protegido seus interesses essenciais na Antártica, continente dedicado à paz e à ciência. A partir de 1990, a comunidade internacional, preocupada com a exploração do continente, realizou uma série de reuniões que culminaram com a produção do Protocolo de Madri, documento anexo ao Tratado, cujo enfoque está voltado para a preservação ambiental da Antártica.

Na Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), operando o ano todo, é conduzida a maioria das pesquisas brasileiras naquele continente. Durante o verão antártico, de novembro a março, a Marinha do Brasil mantém na Antártica o Navio de Apoio Oceanográfico Ary Rongel (NApOc Ary Rongel), um importante componente do expressivo aparato logístico necessário à condução das atividades no continente branco. Projetos de pesquisa são também desenvolvidos em refúgios; em acampamentos temporários instalados a cada verão, conforme a necessidade do projeto; bem como a bordo do NApOc Ary Rongel.

Complementando o esforço logístico desempenhado pela Marinha, a Força Aérea Brasileira (FAB) realiza até oito vôos

de apoio ao PROANTAR, transportando pessoal e carga entre o Brasil e a Antártica, agilizando as substituições das equipes de pesquisadores e o ressuprimento da Estação Ferraz com o lançamento de carga aérea por pára-quedas, durante o inverno. Desde o início das Operações Antárticas, a Força Aérea Brasileira já realizou mais de 120 vôos à Antártica, empregando aeronaves C-130 Hércules do Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte.



Figuras 5 e 6: Aeronave Hércules C-130, da FAB, e NApOc “Ary Rongel”, da MB

O Programa conta ainda com os serviços da Estação de Apoio Antártico (ESANTAR), localizada na Fundação Universidade Federal do Rio Grande, que armazena e providencia a manutenção e reparo dos equipamentos e vestimentas especiais utilizados pelos expedicionários brasileiros. A condução de atividades do PROANTAR não seria possível sem a doação de combustíveis pelo Ministério de Minas e Energia, por meio da PETROBRAS, destinados ao funcionamento do navio, da estação e das aeronaves.

As atividades científicas, coordenadas pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, são propostas e desenvolvidas por estudiosos de universidades e instituições de pesquisa de diversas regiões do Brasil que, de forma interdisciplinar e interinstitucional, conduzem investigações nas áreas de Ciências Físicas, Geociências e Ciências da Vida.

As expedições do Programa Antártico Brasileiro, que normalmente se iniciam na primeira semana de novembro, são planejadas com um ano de antecedência. Os projetos de pesquisa passam por um processo de seleção que envolve análise quanto

ao mérito científico, disponibilidade financeira e meios para apoio logístico. Os projetos selecionados passam a integrar as expedições brasileiras à Antártica, denominadas Operações Antárticas (OPERANTAR).

Estação Antártica Comandante Ferraz

A idéia de construir a estação antártica brasileira em módulos apresentava vantagens como a simplicidade do projeto, maior facilidade de transporte para o local de instalação e reduzidos custos de construção. A partir desse modelo, foram definidas premissas para o projeto e construção: ser 100% nacional, em projeto, material e construção; adequada para ser transportada numa só viagem de navio; abrigar uma tripulação de doze pessoas; operar por, no mínimo, trinta dias; permitir futuras ampliações; e possibilitar a rápida montagem em qualquer tipo de terreno.

No verão austral de 1983-1984, o navio da MB “*Barão de Teffé*” suspendeu para a Antártica com a tarefa transportar e instalar a Estação Antártica Comandante Ferraz. Para tanto, poderia ser escolhido qualquer ponto na Península Antártica, com boas condições de acesso para embarque e desembarque de pessoal e de material e com área ampla para a futura ampliação da Estação. Após o reconhecimento de vários locais foi escolhido, no arquipélago das Shetlands do Sul, na ilha Rei George, na Baía do Almirantado, a Península Keller, em função de atender aos requisitos iniciais e por ser um local de fácil obtenção de água e de estar próximo de estações de outros países, o que facilitaria o apoio mútuo.

No dia 6 de fevereiro de 1984, foi inaugurada a Estação Antártica Comandante Ferraz e, em 19 de março de 1986, deu-se o início da primeira invernação, quando então passamos a estar presentes durante todo o ano na Antártica.

Desde a sua implantação, a Estação vem sendo gradualmente ampliada e modernizada para melhor atender à pesquisa. Hoje, possui área construída de cerca de 2.000 m², pode acolher até sessenta pessoas e propicia o desenvolvimento de setenta projetos. A Estação Antártica Comandante Ferraz é atualmente

considerada um modelo e uma referência para os demais países, o que nos coloca dentro de um seletº grupo de 35 países que realizam pesquisas naquela região.

Complementarmente, para ampliar o espaço geográfico das pesquisas, foram instalados, no decorrer de diferentes operações, alguns refúgios em locais remotos, que hoje são mantidos na Ilha Nelson (Astrônomo Cruls) e na Ilha Elefante (Emílio Goeldi), cada um podendo abrigar até seis pessoas, por um período de até 40 dias.



Por ocasião da Inauguração, em 1984

Após modernizações e ampliações, em 2006

Figuras 7 e 8: Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF)

- a Revogado pelo Decreto nº 3.939, de 26 de setembro de 2001, que atualiza a composição da CIRM e dá outras providências.
- b Este documento foi posteriormente alterado pelo Decreto nº 93.910, de 9 de janeiro de 1987. Em consequência deste Decreto, suas atividades foram regulamentadas, inicialmente, pela Portaria Ministerial nº 0078, de 21 de janeiro de 1987 e, posteriormente, pela Portaria nº 8, de 05 de março de 1992, do Chefe do Estado-Maior da Armada, ambas já revogadas, e pela Portaria Ministerial nº 107, de 29 de abril de 1998. Revogado este último documento, passa a ter suas atividades e organização estruturadas pelo presente Regulamento, aprovado pela Portaria nº 28/MB, de 4 de Fevereiro de 2002, do Comandante da Marinha.
- c A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) foi assinada pelo Brasil em 1982, e ratificada em 22 de dezembro de 1988. Em vigor desde 16 de novembro de 1994, teve seus conceitos incorporados à legislação nacional por intermédio da Constituição de 1988 e da Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993.
- d Brasil. Ministério do Meio Ambiente. Programa REVIZEE: avaliação do potencial sustentável de recursos vivos na zona econômica exclusiva: relatório executivo / MMA, Secretaria de Qualidade Ambiental. Brasília: MMA, 2006.
- e O programa foi aprovado pela Resolução nº 004/97, de 3 de dezembro de 1997, do Coordenador da CIRM.
- f A SEAP/PR foi criada pela Lei Nº 10.683, de 28 de maio de 2003.

O Atlântico Sul: Cenário de oportunidades/ Recursos Vivos

Fábio Hissa Vieira Hazin¹

No Oceano Atlântico, em 2005, foram capturadas cerca de quinhentas mil toneladas de atuns e espécies afins, incluindo as albacoras laje (*Thunnus albacares*), branca (*Thunnus alalunga*) e bandolim (*Thunnus obesus*), o bonito listrado (*Katsuwonus pelamis*), o espadarte ou meka (*Xiphias gladius*), os agulhões branco (*Tetrapturus albidus*), negro (*Makaira nigricans*), vela (*Istiophorus platypterus*) e verde (*Tetrapturus pfluegeri*), e diversas espécies de tubarão (principalmente o tubarão azul, *Prionace glauca*), além de outros peixes como a cavala (*Acanthocybium solandri*), o dourado (*Coryphaena hippurus*), o peixe-prego (*Ruvetus pretiosus*), entre muitos outros. No mesmo ano, as embarcações sob jurisdição nacional, brasileiras e arrendadas, capturaram 48,9 toneladas (Fig. 2), representando cerca de 10% daquele total.

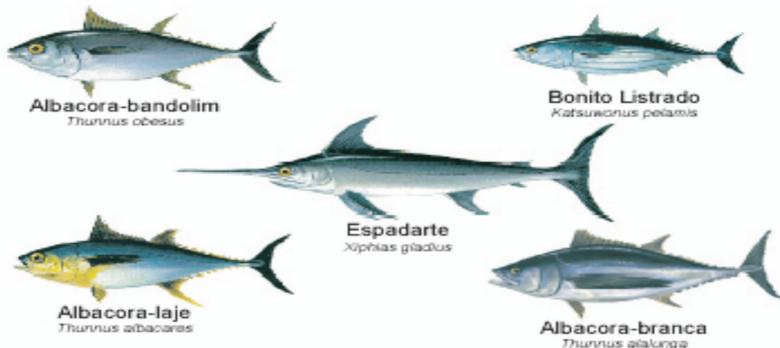


Figura 1: Alguns dos principais recursos pesqueiros de áreas oceânicas.

1 Diretor do Departamento de Pesca e Aquicultura da Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE). Representante Científico do Brasil junto à Comissão Internacional para a Conservação do Atum Atlântico- ICCAT. PhD, Oceanografia Pesqueira, Univ. Pesca de Tóquio. Engenheiro de Pesca, UFRPE.

Do ponto de vista do resultado econômico, entretanto, uma vez que aproximadamente a metade da produção nacional é constituída por bonito listrado (Fig. 2), uma das espécies de atum mais costeiras e de menor valor comercial, a participação brasileira no rendimento proporcionado por esta pesca, em torno de quatro bilhões de dólares por ano, certamente se situou abaixo dos 5%.

Considerando-se a proximidade estratégica do País em relação às rotas migratórias dos principais estoques de atuns e afins no Atlântico Sul, além da grande extensão de sua costa, com cerca de 8.500 km, fica claro que a posição atualmente ocupada pelo País no cenário da pesca oceânica no Atlântico não se justifica.

Enquanto embarcações operando a partir de portos brasileiros alcançam as áreas de ocorrência dos cardumes com poucas horas de navegação, as frotas de países com grande tradição pesqueira, como o Japão, Taiwan, Coréia, Espanha e Portugal, entre outros, são obrigados, em alguns casos, a viajar mais de 20.000 km para atingir as mesmas áreas de pesca. Entretanto, apesar de tal condição conferir ao País uma grande vantagem comparativa, a pesca oceânica nacional apresentou uma tendência declinante, nos quatro primeiros anos do presente século (2001-2004), vindo a exibir uma leve recuperação somente no ano passado (Fig. 2).

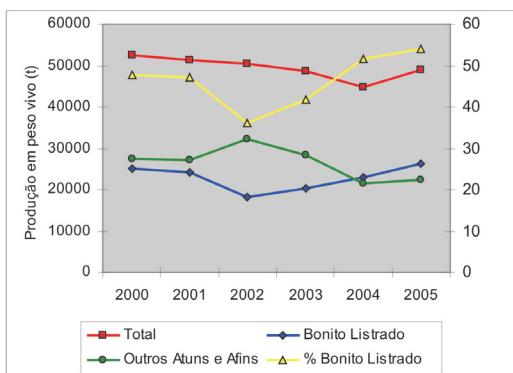


Figura 2 - Evolução das capturas nacionais de atuns e afins e do bonito listrado, incluindo a sua participação relativa no total capturado.

É importante destacar que as quatro principais espécies capturadas pelas embarcações nacionais, depois do bonito listrado, as albacoras laje, branca e bandolim, além do espadarte, vêm sendo capturadas em níveis, embora próximos, abaixo do rendimento máximo sustentável ^a (Fig. 3), indicando que os seus estoques estão sendo adequadamente manejados pela ICCAT- Comissão Internacional para a Conservação do Atum Atlântico (*International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas*). Na mesma figura, contudo, pode-se observar claramente a ainda reduzida participação brasileira.

Com o esgotamento dos recursos pesqueiros costeiros, a principal alternativa para o desenvolvimento do setor pesqueiro nacional, excetuando-se a aquicultura, reside na pesca oceânica, voltada para a captura de atuns e peixes afins (espadarte, agulhões e tubarões), os quais apresentam uma série de vantagens comparativas, em relação aos recursos costeiros, entre as quais se pode destacar:

- a) grande proximidade das principais áreas de pesca, no caso do Brasil;
- b) algumas espécies capturadas, como as albacoras, apresentam um alto valor comercial para exportação, constituindo-se em uma importante fonte de divisas para o País;
- c) outras espécies, também presentes nas capturas, como os tubarões, apresentam preço relativamente baixo, apesar do seu alto valor nutritivo, representando uma importante fonte de proteínas para a população de baixa renda;
- d) ciclo de vida independente dos ecossistemas costeiros, já intensamente degradados;
- e) ampla distribuição; e
- f) biomassa elevada.

Uma vantagem adicional é que, desde que adequadamente planejado, o desenvolvimento da pesca oceânica nacional poderia resultar em uma redução do esforço de pesca sobre os estoques costeiros, já sobre-exploitados.

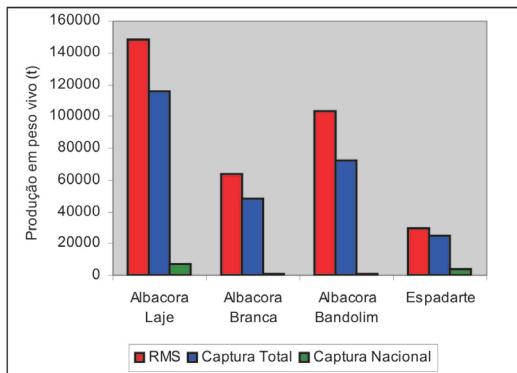


Figura 3 - Rendimento Máximo Sustentável (RMS) - captura total no Oceano Atlântico e captura nacional das quatro principais espécies de atuns e afins.

Vários são os entraves, porém, para o desenvolvimento da pesca oceânica nacional, com destaque para a falta de mão-de-obra especializada, de tecnologia e de embarcações adequadas, as quais, devido ao seu elevado custo, encontram-se comumente muito além da capacidade de investimento das empresas de pesca brasileiras. Para que o País consiga, portanto, ampliar a sua participação na pesca oceânica, precisará ampliar quotas de captura, consolidar uma frota pesqueira oceânica nacional, formar mão-de-obra especializada e gerar conhecimento científico e tecnológico sobre as espécies explotadas.

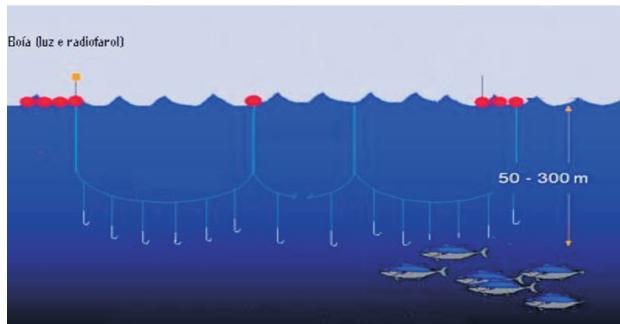


Figura 4: Dispositivos de pesca tipo espinhel pelágico ou *longline*. Linhas de pesca, sustentadas por bóias, portando anzóis com isca em sua extremidade, são lançadas por dezenas de quilômetros. São empregadas na captura de peixes de grande porte.



Figura 5



Figura 6

Figura 5 - Popa de um barco de pesca da Malásia, repleta de dispositivos de pesca tipo longline.

Figura 6 - Flagrante do lançamento na popa de uma embarcação de pesca.

Fotos: NOAA – National Oceanic & Atmospheric Administration - EUA

Como os estoques pesqueiros oceânicos já estão sendo pescados em níveis próximos do limite sustentável, a ampliação da produção brasileira dependerá diretamente da sua capacidade de negociação com os países pesqueiros tradicionais, nos âmbitos da ICCAT, da FAO- Organização das Nações Unidas para a Alimentação e Agricultura, no seu Comitê de Pesca, da OMC - Organização Mundial do Comércio, e na própria ONU - Organização das Nações Unidas, uma vez que existe um aspecto de transnacionalidade devido às migrações das espécies capturadas.

Ocorre que os atuns e afins são espécies altamente migratórias com suas populações distribuindo-se por todo o Oceano Atlântico ou hemisfério oceânico.

A albacora bandolim capturada por barcos nacionais, por exemplo, pertence à mesma população explorada pelos barcos norte-americanos na costa do Maine, ou pelos barcos espanhóis na Baía de Biscaia, uma vez que há uma única população em todo o Atlântico. Já a albacora branca, que o Brasil captura no nordeste brasileiro, faz parte do mesmo estoque explorado pelos

sul-africanos, na costa africana. Ou seja, são todos estoques internacionais, explotados simultaneamente por vários países.

Não existe, assim, atum brasileiro. O atum brasileiro é somente aquele pescado por barcos nacionais ou estrangeiros arrendados a empresas brasileiras e desembarcado nos portos do País. Exatamente em função de serem recursos internacionais e altamente migratórios é que o seu ordenamento tem que ser realizado por um organismo internacional, no caso a ICCAT, da qual o país é membro desde a sua fundação, aliás, no Rio de Janeiro, em 1966.

Um ponto fundamental, neste contexto, é a impossibilidade de se ampliar significativamente a captura de atuns no Oceano Atlântico, sem comprometer a sustentabilidade dos estoques. Neste sentido, a posição do governo brasileiro tem sido sempre a de defender o respeito estrito aos limites máximos sustentáveis de captura, com a mesma ênfase com que tem defendido o direito do País de desenvolver a sua pesca oceânica.

Em outras palavras, o tamanho da “torta” de atum do Atlântico deve ser respeitado, mas a fatia brasileira tem que aumentar. Assim sendo, é evidente que o crescimento da produção nacional de atuns e afins implicará, necessariamente, na redução das capturas por parte dos países pesqueiros tradicionais, como Espanha, Japão, Taiwan, etc.

Considerando-se que esta atividade no Oceano Atlântico envolve valores da magnitude de quatro bilhões de dólares, é fácil compreender a forma agressiva com que os países pesqueiros tradicionais têm defendido a sua hegemonia histórica nesta atividade. É óbvio, também, que o atum que o Brasil não pescar, será pescado por outras nações.

A produção brasileira de atuns e afins cresceu de pouco mais de vinte mil toneladas, em 1995, para mais de cinqüenta mill toneladas, em 2000, em decorrência, principalmente, da ampliação dos arrendamentos promovidos pelo DPA/ MAPA (Departamento de Pesca e Aqüicultura do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento). As capturas nacionais,

excetuando-se a do bonito listrado, atingiram um máximo em 2002, igual a 32,2 toneladas, declinando, contudo, em 2004, para 2,6 toneladas, uma retração da ordem de 30% (Fig. 7). Esse declínio foi decorrente, principalmente, da redução da frota espanhola, em retaliação à ampliação da quota brasileira, em 2002; e da frota chinesa, em função de dificuldades para o adequado cumprimento da legislação nacional, como consequência do melhor controle instituído pela Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca - SEAP/ PR, particularmente por meio da obrigatoriedade da presença de observadores de bordo na totalidade da frota arrendada.

Em decorrência da saída dos barcos espanhóis, em 2002, a produção brasileira de espadarte decresceu de 4.000 toneladas/ano, em que vinha se mantendo desde 1997, para 2.900 toneladas, em 2002 (Fig. 7), apesar da relativa estabilidade da produção oriunda de barcos nacionais, em torno de 2.000 toneladas (Fig. 8). Já a captura da albacora branca, principal alvo da frota chinesa, declinou, com a saída da mesma, de quase 7.000 toneladas, em 2001, para 3.200 toneladas, em 2002, atingindo um mínimo de 522 toneladas, em 2004 (Fig. 7). Tal situação, obviamente, expõe a grande vulnerabilidade do País, em função de sua alta dependência da frota estrangeira.

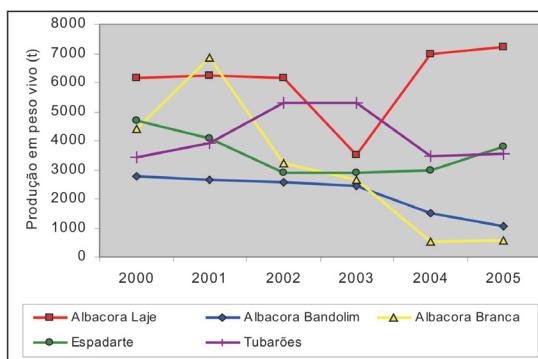


Figura 7 - Evolução da produção nacional das albacoras laje, branca e bandolim, espadarte, e tubarões, entre 2000 e 2005.

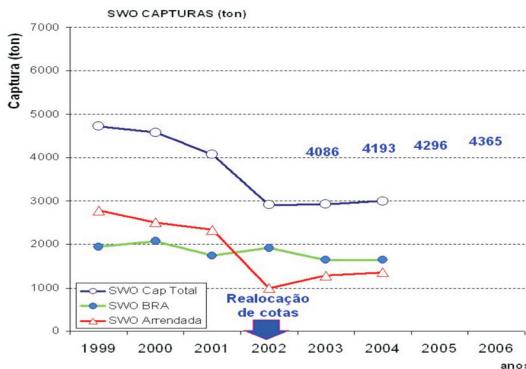


Figura 8 - Evolução da produção brasileira de espadarte, entre 1999 e 2004, oriunda de embarcações nacionais e arrendadas (números, em azul, no interior da figura, indicam os limites correspondentes às quotas conquistadas pelo País, em 2002). Fonte: SEAP/ PR.

Uma grande dificuldade enfrentada pelo País no processo de negociação foi, e continua sendo, o fato dos principais adversários brasileiros serem também os nossos principais mercados (Espanha, EUA e Japão). Assim, o Brasil tem disputado com aqueles países o direito de pescar mais, em grande parte com barcos arrendados aos mesmos, para vender o peixe capturado para eles mesmos.

É evidente que tal circunstância deixa o País em uma situação delicada, em função da possível utilização por parte dessas nações de barreiras comerciais, sejam estas de natureza tarifária ou técnica. Um bom exemplo de como o País pode ser atingido por medidas dessa natureza, pode ser encontrado nas recentes exigências da Comunidade Européia (CE), relativas à necessidade de equivalência das normas sanitárias, em função da qual o Brasil foi obrigado a preparar e implementar um Plano Nacional de Controle de Resíduos, o qual, inclui, no caso dos atuns e afins, a necessidade de se realizar exames de histamina^b, entre outros, através de “Cromatografia Líquida de Alta Performance”. Mesmo desconsiderando-se os empecilhos de ordem logística decorrentes de tal medida, a mesma, evidentemente, já implicará em um importante aumento dos custos de produção, diminuindo, por

conseguinte, a competitividade da indústria nacional. Quando não são barreiras tarifárias, são barreiras técnicas, ou mesmo artifícios legais, como a ação alegadamente “anti-dumping” impetrada pelo governo estadunidense contra o camarão brasileiro.

Um outro tema de grande relevância para o setor pesqueiro nacional, este tratado no âmbito da OMC, é a questão da utilização de subsídios à pesca. Neste sentido, o Brasil apresentou uma proposta, fundamentada na necessidade de um tratamento especial e diferenciado para os países em desenvolvimento (TN/RL/GEN/79)^c, na qual busca assegurar o direito desses países de utilizarem subsídios para o legítimo desenvolvimento de sua pesca oceânica, a exemplo do que pesadamente fizeram os países pesqueiros tradicionais, impedindo, ao mesmo tempo, o uso abusivo de subsídios por parte das nações desenvolvidas, que continuam a subsidiar as suas frotas pesqueiras.

Apenas para citar um exemplo, em meados de junho último, a União Européia decidiu criar um novo fundo de apoio ao setor pesqueiro, no valor de 4,8 bilhões de dólares, com o objetivo exclusivo de subsidiar os pescadores europeus, entre 2007 e 2013.

Além de ser travado em várias frentes, o embate pelos recursos atuneiros do Oceano Atlântico reverbera entre os diversos fóruns, de forma que conquistas diplomáticas e políticas em uma determinada área, muitas vezes motivam iniciativas e retaliações em outras áreas, aparentemente totalmente desvinculadas da questão. Recentemente, a Espanha, assim como o Japão em outros momentos, de forma recorrente, tem desenvolvido gestões bastante incisivas, não apenas junto ao Governo Federal, mas diretamente também aos governos estaduais, no sentido de viabilizar a criação de “portos internacionais”, na costa brasileira, a partir de financiamentos evidentemente assegurados pelos mesmos.

Tais portos, se criados, reduziriam significativamente os custos operacionais de suas frotas no Atlântico Sul, particularmente quando da exploração dos estoques que apresentam uma maior proximidade da costa brasileira, eliminando, assim,

uma das poucas, se não a única, vantagem comparativa que o Brasil ainda possui ao competir com as frotas oceânicas de longa distância no Atlântico Sul: a proximidade dos seus portos das áreas de pesca.

Registre-se, neste contexto, que as embarcações nacionais são obrigadas a competir pelos recursos pelágicos^d deste oceano, com as frotas estrangeiras, particularmente a espanhola e japonesa, pesadamente subsidiadas e que operam com um custo financeiro que representa uma pequena fração da realidade brasileira, com tecnologia mais sofisticada e mão-de-obra infinitamente melhor qualificada.

Cabe destacar que o desenvolvimento da pesca oceânica nacional não diz respeito apenas à produção de pescado, nem à geração das divisas, empregos e renda dela resultantes, ele implica também a efetiva ocupação, não apenas da Zona Econômica Exclusiva brasileira, mas das águas internacionais do Atlântico Sul, essencial à efetiva realização geopolítica do País.

Além dos desafios apresentados pelas negociações internacionais, há, ainda, outras grandes dificuldades conjunturais que vêm diminuindo sobremaneira a capacidade competitiva da pesca oceânica nacional, entre as quais destacam-se: a defasagem cambial, o preço do petróleo e o preço de comercialização dos atuns e afins, no mercado internacional. O valor do real frente ao dólar norte-americano atingiu em 2006 níveis próximos à metade do que se verificou no início da década reduzindo, portanto, substancialmente a margem de lucro do pescado exportado (Fig. 9). Por outro lado, em função de um aumento de quase sete vezes no preço do petróleo no mesmo período (Fig. 10), o custo do óleo diesel, um dos principais insumos da atividade pesqueira, particularmente no caso da pesca oceânica, em função das grandes distâncias que as embarcações são obrigadas a percorrer, e do frete, especialmente o aéreo, do qual depende toda a exportação do pescado fresco, subiram fortemente, aumentando simultaneamente o custo de operação e de exportação do produto capturado. Os preços de venda, por outro lado, tomado-se como exemplo o espadarte

fresco no mercado norte americano, caíram cerca de 40%, em relação aos valores vigentes na década de 90, particularmente após o 11 de setembro de 2001, atingindo em 2002 o seu menor valor (US\$ 3,50/lb, contra US\$ 6,5/lb, em 1996) (Fig. 11). Tais dificuldades têm erodido a lucratividade da atividade, obstando, na mesma proporção, a consolidação de uma frota genuinamente nacional, particularmente em função da atual condição de descapitalização enfrentada pelo setor pesqueiro nacional.

Para formar e consolidar uma frota pesqueira, por sua vez, o Brasil dispõe basicamente de três diferentes instrumentos: o arrendamento, a importação, e a construção de barcos em estaleiros nacionais. São instrumentos complementares, com diferentes alcances, finalidades e tempos de resposta. Se por um lado, o arrendamento pode ser extremamente útil na construção de um histórico de captura, de forma a assegurar o cumprimento de quotas politicamente conquistadas, por outro, torna o País extremamente vulnerável a eventuais retaliações dos países de bandeira das embarcações arrendadas, particularmente quando os mesmos são também importantes mercados para o pescado brasileiro, como no caso da Espanha.



Figura 9 - Variação da taxa de câmbio R\$ x US\$, entre janeiro de 2000 e junho de 2006.

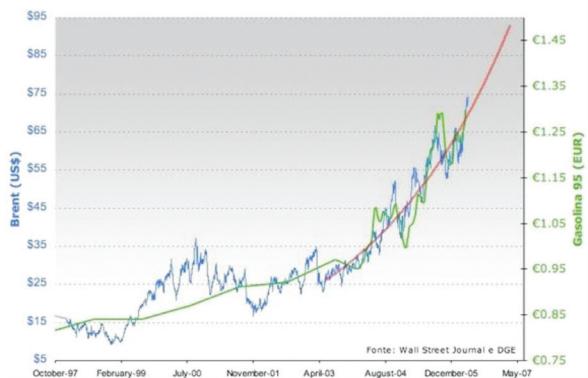


Figura 10: Variação do preço do petróleo e da gasolina, entre 1997 e 2006.

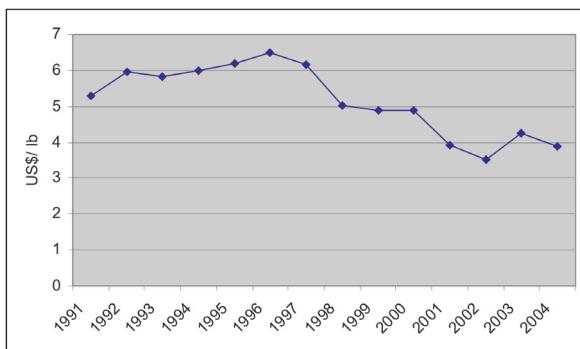


Figura 11 - Variação do preço do espadarte fresco (mekabone) no mercado norte-americano (New York's Fulton Market), entre 1991 e 2004 (Fonte: U.S Department of Commerce).

Em relação ao arrendamento de embarcações pesqueiras, uma outra medida de grande importância foi a aprovação do arrendamento de embarcações a casco nu, com suspensão de bandeira, uma vez que sob tal enquadramento jurídico, a mesma passa a ser, para todos os efeitos da legislação nacional e internacional, uma embarcação brasileira. De qualquer modo, o arrendamento de barcos pesqueiros deve ser entendido sempre como um instrumento provisório, a ser utilizado estratégicamente e em circunstâncias emergenciais.

Em relação à importação de embarcações pesqueiras, por outro lado, tem prevalecido no País a lógica perversa de que tal instrumento deve ser evitado, ou pelo menos limitado, em função de que a construção de barcos em estaleiros nacionais seria muito mais vantajosa para o Brasil. O argumento seria verdadeiro se não houvesse uma grande oferta de barcos usados no mercado internacional, a um custo que representa uma fração do custo de construção, com a grande vantagem de já estarem prontos e equipados, sendo, portanto, capazes de dar uma resposta em termos de ampliação da capacidade pesqueira nacional muito mais rápida do que o moroso e extremamente oneroso processo de construção de um barco de pesca, com todos os desafios tecnológicos implicados.

Assim, com a intenção de favorecer-se a indústria naval, sacrifica-se o setor pesqueiro nacional, retardando ou mesmo, em certa medida, impedindo-se o desenvolvimento da pesca oceânica no País. Além das embarcações pesqueiras representarem uma parcela diminuta do mercado naval, em relação a outros setores como o de transporte marítimo e de exploração de petróleo, esquece-se, também, que, uma vez nacionalizadas, tais embarcações continuariam a demandar manutenções periódicas, gerando emprego e renda para os estaleiros sediados no País.

A flexibilização da importação de embarcações atuneiras seria particularmente conveniente, no caso das embarcações que já se encontram em operação no Brasil, através do arrendamento, uma vez que a empresa arrendatária, além de já estar plenamente inserida na cadeia produtiva da pesca de atum, estaria importando uma embarcação cujos aspectos técnicos e operacionais já seriam completamente conhecidos e dominados. A importação poderia, inclusive, ser apresentada como uma alternativa à continuação das atividades da embarcação no País, uma vez finalizado o período autorizado de arrendamento, gerando assim um instrumento de pressão para a consolidação de uma frota genuinamente brasileira.

Neste contexto, cabe destacar, a grande importância do PROFROTA Pesqueira^e como instrumento de consolidação da pesca oceânica nacional, embora o seu alcance seja limitado

pela morosidade na resposta no aumento da produção, tendo em vista o longo tempo demandado para construção de um barco pesqueiro, assim como pelos altos custos financeiros envolvidos, intrinsecamente decorrentes da realidade nacional. Infelizmente, mesmo subsidiados, os juros praticados no Brasil implicam um custo financeiro muito maior que o de outras frotas internacionais, grande parte das quais continuam a ser pesadamente subsidiadas.

Não adianta, porém, se dispor de embarcações de pesca bem equipadas se, ao mesmo tempo, não houver disponibilidade de mão de obra qualificada para tripulá-las. Neste sentido, é necessário que haja um grande esforço de treinamento de mão-de-obra qualificada para a pesca oceânica, desde pescadores, mestres de convés, geladores e motoristas de pesca, a comandantes e patrões de pesca. A instituição de cursos técnicos de pesca nos CEFETs- Centros Federais de Ensino Tecnológico poderia ser uma alternativa para a superação deste entrave, em associação com uma intensificação dos cursos já oferecidos pela Marinha do Brasil para pescadores e aquaviários.

Por fim, a consolidação do Brasil como um País importante na pesca oceânica do Atlântico Sul só poderá se concretizar se todo o esforço de desenvolvimento pesqueiro for adequadamente calçado pela condução de pesquisas que permitam, não apenas gerar as informações biológicas essenciais para uma correta avaliação dos estoques explotados, aspecto crucial para a construção de medidas de ordenamento que possam assegurar a sustentabilidade da atividade, mas também informações técnicas que possam contribuir para aumentar a competitividade e a eficiência da frota nacional.

Considerando-se que a defesa de qualquer direito só se sustenta quando devidamente amparada pelo adequado cumprimento dos deveres correlatos, pode-se igualmente afirmar que o desenvolvimento de pesquisas científicas sobre os atuns e afins do Atlântico configura um importante ativo no processo de negociação necessário à sustentação das aspirações brasileiras de crescimento de sua participação na pesca desses importantes recursos pesqueiros.

Uma grande dificuldade enfrentada no desenvolvimento de pesquisas relacionadas às espécies de atuns e afins, no País, tem sido a falta de uma embarcação de pesquisa, capaz de realizar a pesca oceânica, de forma experimental, sendo urgente a superação de tal deficiência.

A aquisição de um barco de pesquisa com este fim, poderia atender, igualmente, outras iniciativas de pesquisa marinha no Brasil, além do treinamento de alunos vocacionados para a pesca e pescadores profissionais. É importante, neste sentido, ressaltar o fato de já existirem hoje no País quinze Cursos de Engenharia de Pesca, oito de Oceanografia e muitos outros de carreiras correlatas, sem que nenhum deles possua uma embarcação capacitada a operar na área oceânica, a quase totalidade dos quais, aliás, não possuem qualquer embarcação. Uma embarcação com este fim poderia ser administrada por uma fundação, dotada da necessária flexibilidade administrativa, a qual atenderia às diversas demandas de pesquisa e treinamento apresentadas pelas Escolas Técnicas, Universidades e Institutos de Pesquisa no País.

Ressalta-se que as aspirações brasileiras para o crescimento de sua pesca oceânica não se sustentarão, se o país não demonstrar cabalmente a sua capacidade de implementar e fazer cumprir as medidas de ordenamento e conservação adotadas pela ICCAT, aspecto em relação ao qual ainda se faz necessário um considerável progresso, particularmente em relação à fiscalização da atividade.

No caso das capturas de agulhão branco e negro, por exemplo, embora o descarte em alto mar seja obrigatório, caso os exemplares capturados se encontrem ainda vivos no momento do embarque, além de sua comercialização se encontrar proibida, por meio da Instrução Normativa 12, de 14 de julho de 2005, da SEAP/ PR, não há praticamente qualquer controle do poder público sobre a efetiva implementação de tais medidas. Em parte como consequência deste fato, as capturas de ambas as espécies em 2005 voltaram a crescer significativamente, atingindo, respectivamente, 244 e 612 toneladas (Fig. 12). Tal situação precisa ser revista e retificada com a máxima urgência, para que o País possa, definitivamente, se credenciar a ser um dos mais importantes pescadores do Oceano Atlântico.

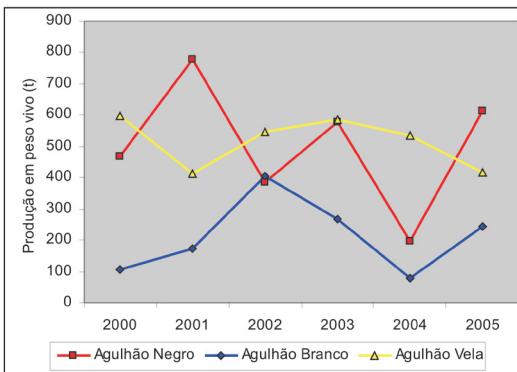


Figura 12: Evolução da produção nacional dos agulhões negro, branco e vela, entre 2000 e 2005.

Por fim, cabe destacar a grande importância da maricultura para a produção nacional de pescado, já respondendo por mais de 100.000 toneladas anuais. O crescimento da carcinicultura (produção de camarões) nacional, assim como do cultivo de salmão no Chile, por exemplo, sinalizam o enorme potencial para o desenvolvimento da atividade. Cabe notar, neste contexto, que somente de salmão e truta, o Chile já produz cerca de 600.000 toneladas, valor superior a toda a produção nacional pela pesca e aquicultura marinha (585.000t). Uma fazenda de cultivo de beijupirá, por exemplo, com 48 gaiolas de 500m² cada e ocupando uma área de apenas 2,5 ha, pode produzir cerca de 5.000t/ ano.

Notas

- a A convenção da ICCAT estabelece o RMS- Rendimento Máximo Sustentável como objetivo da gestão, em seu artigo XIII,, onde se lê: 1. (a) A Comissão pode, com base em evidências científicas, fazer recomendações com o propósito de manter as populações de atum e afins que podem ser pescados na área da Convenção em níveis que permitirão a máxima captura sustentável.
- b Produto da descarboxilação da histidina, encontrado também no organismo, cristalino, incolor, solúvel em água, com ação vasodilatadora e constrictora de músculos lisos [fórm.: C5 H9N3] .
- c <http://www.tradel-environment.org/page/theme/tewto/para28.htm>
- d Relativo a grandes profundidades no oceano.
- e Programa Nacional de Financiamento da Ampliação e Modernização da Frota Pesqueira Nacional.

Brasil – Angola: Uma Relação Antiga, Profunda, Actual e com Futuro

João Baptista de Matos^{1,a}

Um Oceano nos separa, um passado de dor e sofrimento começou a unir-nos, um presente de trabalho e interesses recíprocos liga-nos com um futuro promissor e cheio de desafios. A análise de diferentes realidades é o objectivo desta breve reflexão.

A Importância do Atlântico Sul

As vias marítimas de comércio internacional são importantes para os países ribeirinhos de cada um dos oceanos ou mares, mas são também importantes para os outros, principalmente para aqueles que, do ponto de vista sócio-económico, mais dependem do exterior. Quanto maior a economia maior a dependência do exterior, e daí o facto de as grandes potências mundiais serem as principais utilizadoras dessas mesmas vias.

Como via marítima, o Atlântico Sul ganhou grande importância com a descoberta do Caminho Marítimo para a Índia, que apesar de aumentar a distância, diminuiu o número de intermediários e o valor do frete, permitindo trazer o negócio das especiarias para Portugal, retirando-o aos mercadores venezianos e árabes. A substituição de Portugal e Espanha, como as grandes potências marítimas, pela Inglaterra e Holanda, não diminuiu a importância do Atlântico Sul. Mesmo a rota do chá e do algodão, por exemplo, que até fins do século XIX, nos *clippers*, aproveitando os *roaring forties*^b, vinha da Ásia e da Austrália, passava pelo Cabo Horn e, através do Atlântico, seguia para a Europa.

¹ General de Exército. Presidente do Conselho Geral do Centro de Estudos Estratégicos de Angola. Outras dados constam do final do artigo.

Essa importância só foi diminuída após a abertura do Canal do Suez (em 1869) e mais tarde do Canal do Panamá (em 1914), mas voltou a aumentar, em meados dos anos cinquenta do século passado, com a nacionalização do Canal do Suez e dos problemas que daí advieram. Este cenário resultou na procura de novas e mais seguras rotas de evacuação do petróleo, que apesar de aumentarem a distância a percorrer, obrigavam a diminuir o valor do frete e isto só era possível com o aumento da capacidade e por conseguinte das dimensões dos petroleiros. A solução foi a criação dos VLCC^c, que tinham como único inconveniente o não poderem utilizar o Canal do Suez e muitos dos portos da Europa e dos Estados Unidos, obrigando ao transbordo ou à descarga em *offshore*.

Na realidade, o Atlântico Sul é um imenso corredor sem estreitas passagens estratégicas ou pontos de estrangulamento (*chokepoints*), esses “*calcanhares de Aquiles geográficos da economia global*”^d, por onde passa a grande quantidade de petróleo que, vinda do Médio Oriente, transita principalmente para a América do Norte. De frisar que, ainda hoje, 1/3 de todo o petróleo é transportado nos VLCC. Também algum tráfego petrolífero, vindo do mesmo Médio Oriente, segue para a Europa e para a América do Sul, bem como o originário da costa ocidental de África, que segue para os mesmos destinos, para além do que, hoje em dia, se destina à Ásia, principalmente à China.

Também importante no Atlântico Sul, vindo de muitas origens para diferentes destinos, tanto de países ribeirinhos como de outros, é o tráfego de matérias-primas – como carvão, ferro e bauxite – e produtos agrícolas – tal como o açúcar, cereais, etc. Estas matérias-primas são transportadas a granel em navios especializados. Também o transporte de produtos manufacturados, tanto de bens duráveis – por exemplo, maquinaria e veículos motores – como de consumíveis, grande parte já contentorizados, de forma a diminuir as estadias nos portos, aproveitam o Atlântico Sul para o seu transporte.

Apesar de não ter grandes constrangimentos e de a considerarem como uma zona estratégica secundária e periférica, esta importante via preocupa as grandes potências, nomeadamente

as ocidentais, não só individualmente como também a sua organização defensiva, a NATO, que na sua denominação leva o nome do Atlântico Norte. Não é por acaso que os EUA acabam de criar o Comando África (*Africa Command*) com o objectivo de controlar as costas africanas do Atlântico, em contraponto ao Comando Austral (*Southern Command*) que controla as costas sul-americanas do mesmo oceano, e também não é por acaso que desde há uns anos apoiam a formação de exércitos africanos. Por outro lado, a NATO iniciou exercícios conjuntos com e em Cabo Verde, na fronteira entre o Atlântico Norte, seu território natural e estatutário, e o Atlântico Sul, onde a exemplo do Afeganistão, poderá vir a actuar no futuro.

Não esquecer que ainda não há muitos anos atrás (1982), o Atlântico Sul foi palco de uma guerra, não declarada, entre britânicos e argentinos, pela posse das ilhas Malvinas ou Falkland, nome pela qual esta guerra ficou conhecida. As dificuldades logísticas para os britânicos mostraram-se enormes, já que não conseguiram portos e aeródromos abertos na área para permitir o reabastecimento das suas forças navais e aéreas. Na realidade, a maioria dos governos sul-americanos mostraram simpatia pela causa argentina, ou optaram por uma neutralidade total, que na prática prejudicava os britânicos. No entanto, a intervenção dos EUA, nomeadamente através da abertura do acesso a stock de armamento, combustível e meios de comunicações, depositados na ilha de Ascensão, permitiu minimizar o problema para os britânicos, tendo possibilitado a estes ganharem a guerra.

Mas para além da enorme importância como via marítima, o Atlântico Sul esconde outras grandes riquezas. O pescado representa milhões de toneladas anuais para consumo humano e para as indústrias. As plataformas continentais são a grande fonte da pesca e apesar do seu sobre-aproveitamento esta ainda se mantém. A protecção desse riquíssimo legado é um problema complicado e dele falaremos mais adiante.

A segunda fonte de riqueza refere-se aos hidrocarbonetos, que implantados em grande escala, no fundo das plataformas continentais e nos seus limites mais próximos, são uma mais-valia para os países em cujas plataformas se encontram. O preço

do petróleo e os avanços tecnológicos da exploração em águas profundas permite hoje a utilização económica dessas riquezas dos fundos atlânticos.

Também nos fundos oceânicos costeiros se encontram depósitos, aluviais ou não, de metais, como o ferro, o alumínio, o titânio e o crómio, bem como de pedras preciosas. Estes depósitos têm sido explorados esporadicamente, como foi o caso dos diamantes na costa da Namíbia.

Para além destes depósitos nas plataformas costeiras, encontram-se outros em maiores profundidades, mais conhecidos como nódulos. Formados ao longo de milhões de anos em camadas concéntricas sucessivas, são principalmente constituídos por manganês e ferro, com quantidades menores de cobre, níquel e cobalto. Pensa-se que a maior parte desses nódulos se encontram no leste do Brasil e na Bacia das Agulhas, a sul da África do Sul, mas muito provavelmente estarão espalhadas por outras áreas do Atlântico Sul. No entanto, as acumulações encontradas no Atlântico são mais pequenas e menos prometedoras economicamente que as encontradas no Pacífico.

Outra das utilizações das águas oceânicas é a da produção de energia, usando os efeitos das marés, ou das ondas ou mesmo as diferenças de temperatura das águas à superfície e em profundidade, para gerar electricidade.

Por último, há que referir o enorme potencial, em parte já explorado, principalmente nas costas brasileiras, da indústria do turismo e do lazer, nomeadamente da pesca desportiva, tanto de superfície, de terra ou de barco, como submarina; da navegação de recreio, tanto à vela como a motor; e das variedades de *surf*, tanto na sua forma pura, usando a rebentação, como com vela, usando o vento (*windsurf*), para além da utilização das próprias praias.

Relações Brasil – Angola

Este o Oceano que nos separa e que há séculos nos une. A história dos dois países, mas principalmente a dos dois povos há muito está ligada. Muito contra a vontade dos seus filhos, parte

sem interferência de qualquer um deles, mas ultimamente de uma forma deliberada, consentida e com vantagens mútuas.

Quis o destino, ou talvez a visão estratégica e o conhecimento da realidade dos negociadores portugueses, que os territórios que hoje constituem o Brasil e Angola tivessem ficado colocados na mesma metade do Mundo que calhou a Portugal, conforme acordado no Tratado de Tordesilhas, de 1498, com a Espanha, que entre ambos dividiu os mares e as terras do mundo de então, fossem estes conhecidos ou desconhecidos. A consolidação da descoberta do Caminho Marítimo para a Índia, no mesmo ano, levou ao envio de importante armada, chefiada por Pedro Alvares Cabral que, como por acaso, “descobriu” o Brasil, quase vinte anos depois de Diogo Cão, ter passado por terras de Angola, no outro lado do mesmo oceano.

Antigas e Profundas

Mas nessa altura os interesses portugueses estavam virados para a Ásia e para as suas riquezas e ambos os territórios passaram para segundo plano, do qual o Brasil só sairia trinta anos depois após a criação das capitaniias, e Angola alguns séculos mais tarde. A conversão do Pernambuco à produção açucareira arrastou uma consequente escassez de mão-de-obra barata, já que os jesuítas tinham conseguido leis e bulas que lhes concediam a liberdade dos índios, e portanto impediam a sua utilização como escravos. Esse facto levou à primeira ligação com Angola. Infelizmente a pior ligação possível, assente numa das mais terríveis formas de exploração do homem pelo homem – a escravatura, na altura, aceite por muitos como normal e defensável.

Desde então e até à sua abolição, em 1888, cerca de 12 milhões de africanos, incluindo angolanos, mas sendo a maioria proveniente da Região do Golfo da Guiné, foram transportados, em condições sub-humanas, para o Brasil, onde serviam como trabalhadores rurais e domésticos. Mesmo após a sua libertação, continuaram a ser discriminados na educação, no emprego e na habitação. Mas são esses mesmos africanos que, contra tudo e todos, com a sua alegria, a sua música, a sua dança e as suas

práticas religiosas, definiram e definem, em grande parte, a vida cultural do Brasil.

Mas foi essa mesma escravatura que esteve na base da consequente aproximação do Brasil a Angola, numa altura em que ambos eram ainda colónias de Portugal. A ligação das coroas de Espanha e Portugal levou a que os territórios deste tivessem sido atacados e tomados por inimigos do Império Espanhol. Assim os holandeses atacaram e, durante cerca de um quarto de século, ocuparam parte do território brasileiro, ao mesmo tempo que ocupavam também parte do angolano. Os “brasileiros”, sem a ajuda de Portugal, derrotaram e expulsaram os holandeses, em 1654, facto que provavelmente marca o nascimento do sentimento nacionalista brasileiro.

Libertado o seu próprio território, era necessário que a sua principal fonte de mão-de-obra barata também o fosse. Assim se explica que, com o esforço e o dinheiro de abastados homens do Brasil, fosse organizada, reunida, guarnevida com marinheiros, soldados, peças de artilharia, munições e mantimentos, uma armada que pudesse atravessar o Atlântico e chegasse a Angola, para que também daqui se expulsassem os holandeses.

Esta frota de 15 navios era comandada pelo Almirante dos Mares do Sul e General das Frotas, Salvador Correia de Sá e Benevides, descendente dos fundadores do Rio de Janeiro, Mem e Estácio de Sá. Usando estratégias invulgares, uma substancial dose de atrevimento e audácia nas decisões, o Almirante conseguiu, com uma correlação de forças negativa, impedir a unificação das forças inimigas obrigando à sua rendição por partes, algumas das quais superiores ao total das suas forças, como por exemplo os 1.100 holandeses, aquartelados nas fortalezas quase intactas de S. Miguel e Nossa Senhora da Guia, que se renderam aos 600 homens de Correia de Sá.

Mais Próximas

Séculos depois, já em meados do século XX, a história seguinte começou no Atlântico Norte, tinha fim previsto em Angola, terminou no Brasil, mas teve enormes e profundas repercussões

no futuro dos angolanos. Um opositor ao regime ditatorial português de Oliveira Salazar, oficial do Exército, antigo inspector das colónias, grande conhedor de Angola, da qual descreveu as riquezas cinegéticas, o Capitão Henrique Galvão, comandou uma força que se apoderou e desviou o paquete português “**Santa Maria**”, tornando-o num precursor dos futuros “piratas” que, nas décadas seguintes, desviaram dezenas de navios e aviões por esse mundo fora.

A ideia que então espalhou foi a que Galvão quereria vir com o navio, entretanto rebaptizado de “**Santa Liberdade**”, para Angola e daqui iniciar algum outro tipo de luta contra o regime salazarista. A toda-poderosa armada estado-unidense impede-o de levar a cabo os seus intentos e obriga-o a rumar ao Brasil, mais concretamente ao porto de Recife, onde se entrega e será bem recebido pelos representantes do regime progressista de Jânio Quadros.

Se a história inicial por aí se ficou, a angolana iria então começar. A presença de jornalistas estrangeiros em Luanda, para cobrirem o evento, levou os nacionalistas angolanos a aproveitar o momento para lançar o processo de luta armada, esgotadas que estavam todas as tentativas pacíficas de se afirmarem. O assalto às cadeias de Luanda, a 4 de Fevereiro de 1961, iniciou a luta armada de libertação de Angola que terminou 14 anos depois, com a Independência, a 11 de Novembro de 1975.

E é neste mesmo dia que surge o próximo episódio da ligação Angola-Brasil – a primeira história com os dois países independentes, com a vontade e os interesses de ambos. Às 0 horas do dia 11.11.75, com o troar dos canhões da batalha em Quifangondo ^e como pano de fundo, o Dr. Agostinho Neto, presidente do MPLA ^f, proclamava “perante África e o Mundo” a independência de Angola.

Mas logo de imediato receberia a primeira manifestação de reconhecimento internacional. Esse reconhecimento vinha do outro lado do Atlântico, dado pelo governo do General Ernesto Geisel, considerado como uma decisão fundamental “*para conferir legitimidade à acção diplomática brasileira, principalmente para eliminar percepções internacionais de que o Brasil representaria*

*interesses norte-americanos.*⁹ Para Angola essa decisão constituía uma base importante de legitimidade para o reconhecimento por parte de outros países da comunidade internacional. Este foi o primeiro passo, outros no entanto se seguiriam...

Actuais

Qual o estado da actual cooperação entre os dois países? Muitos projectos têm vindo a ser implementados nos mais diversos domínios, quer pela cooperação bilateral, quer na área institucional. Eis alguns dos exemplos:

- **Na Agricultura** – acordos nas áreas da extensão rural, e na investigação agronómica e veterinária;
- **No Ambiente e Urbanismo** – nas áreas da legislação e educação ambiental, caracterização de recursos naturais e áreas protegidas;
- **Na Educação, Ciência e Tecnologia e Formação Profissional** – um importante programa com o nome de “Escola para Todos”, cooperação científica e de tecnologias, programas de pós-graduação, colheita de dados via satélite, cooperação na formação profissional;
- **Na Justiça** – Acordos sobre assistência judiciária mútua e sobre extradição.

No que se refere ao investimento privado e público-privado poder-se-á referir o primeiro e mais importante projecto – a barragem hidroeléctrica de Capanda, onde várias empresas brasileiras, em cooperação com empresas angolanas, desenvolveram a maior e mais importante obra de engenharia realizada em Angola após a independência nacional. Actualmente, as duas turbinas em funcionamento produzem cada 130 megawatts, num total de 260 megawatts. Em Julho de 2007, prevê-se o fim da instalação de mais dois grupos geradores, que vão fixar a capacidade da hidroeléctrica em 520 megawatts. Capanda permite também a regularização do caudal do médio Kwanza (maior rio que nasce e desagua em Angola), evitando a inundação das terras a jusante de Cambambe, e a albufeira vai garantir o surgimento do pólo agro-industrial de Capanda. Serão 410 mil hectares, sendo 327

mil para agro-indústria, 24 mil para irrigação, 70 mil para o turismo e 13 mil para zona urbana. Por outro lado, este projecto viabiliza a construção de sete barragens a jusante e permite também a interligação com os sistemas centro e sul do país, o que vai facilitar a distribuição do potencial energético pelo país.

Existem outros projectos de natureza idêntica, uns mais avançados do que outros, nomeadamente nas áreas de:

- **Construção e Urbanismo** – construção de condomínios, shoppings, e desenvolvimento da área de Luanda Sul;
- **Águas e Saneamento** – programa de reabilitação da rede sanitária de Luanda; melhoramento do abastecimento de água à população de Luanda e Benguela;
- **Irrigação** – projectos de canais de irrigação;
- **Mineração** – projectos de pesquisa, prospecção e exploração de diamantes e metais básicos;
- **Petróleo** – programas de pesquisa e exploração offshore.

A título meramente exemplificativo e sem querer tecer juízos de valores nem particularizar em excesso, a **Petrobras**, desde 1979, trabalha em Angola, onde já participou em vários projectos de prospecção e exploração de petróleo, nomeadamente nas águas rasas na Bacia do Baixo Congo, no Bloco 2, e associada na exploração em águas profundas, no Bloco 34. Na década de 80, colaborou num programa de treino para quadros angolanos da indústria petrolífera, denominado **Proquadros**. Também são conhecidas as suas acções humanitárias, no apoio social e na formação profissional.

O Futuro

Se este foi o passado e o presente, como vai ser ou como deverá ser o futuro? Se nos tempos difíceis era assim, como deverá ser nos próximos e provavelmente mais estimulantes tempos? Não sejamos demasiado optimistas. Porém, após o nosso passado recente, também não podemos ser pessimistas. Temos de acreditar no futuro e na nossa capacidade de o definir, nomeadamente de apontar metas.

Num mundo globalizado, como é o de hoje, muitas das soluções estão definidas, poucas estão implementadas. Muitos

dos organismos e das instituições que as poderão levar avante já existem, mas ainda não funcionam como deveriam. O desejo e a vontade existem, mas o conhecimento, a experiência e a prática de o levar a cabo estão longe de estar rodadas.

Devemos ser ambiciosos, mas temos de ser pragmáticos, conhecer a realidade, planificar com cuidado, definir etapas, dar passos cuidadosos mas seguros, controlar e atempadamente corrigir os erros. A agenda deve ser nossa, mas tem de ser rigorosa e ao mesmo tempo flexível para poder suportar atrasos que inevitavelmente irão surgir, não devendo em caso algum queimar-se etapas ou deixar correções para depois. O tempo é importante mas o fazer bem é ainda mais importante.

Ao procurarmos material para a última parte deste artigo deparámo-nos com um documento recente, mais concretamente de 30 de Novembro de 2006, produzido pela **1ª Cimeira África – América do Sul** e intitulado “**A Declaração de Abuja**”. Nesse documento está espelhada grande parte das ideias que achamos deverem ser objecto da cooperação entre Brasil e Angola. Iremos citar alguns passos do Preâmbulo desse documento:

“A cooperação entre as duas regiões deve assentar no engajamento com: o multilateralismo, o respeito da lei internacional, a democracia, e a observância dos Direitos Humanos e da Lei Humanitária; o desarmamento, a prevenção e o combate ao terrorismo, o combate ao tráfico ilícito de armas ligeiras e munições, a luta contra o tráfico humano e de drogas; a não proliferação de armas nucleares e outras de destruição massiva; a procura do desenvolvimento sustentável, acompanhado pela justiça social, a erradicação da fome e da pobreza, e a protecção do meio ambiente.”^h

Assim, uma possível linha de actuação passa necessariamente pelo reforço e pela consolidação da cooperação institucional e estratégica Sul-Sul, enquadrada por sua vez no ambiente institucional da CPLP (Comunidade dos Países de Língua Portuguesa) e com uma dimensão bilateral, que pudesse acomodar os interesses e as necessidades específicas do Brasil e de Angola. É nesse quadro que talvez alguns dos problemas mais prementes – tais como a erradicação da pobreza, a educação e a

saúde – poderiam ser abordados pelas autoridades competentes.

Uma outra linha de análise, passa pela reflexão em torno das causas que podem fazer perigar a segurança dos Estados e, naturalmente, das populações, como é o caso do terrorismo, do tráfico de armas, e da proliferação de armas de destruição massiva. As iniciativas para o seu combate são fundamentais para se conseguir a Paz, como, por exemplo, era proposto pela Resolução 41/11 da Assembleia-Geral das Nações Unidas, de 27 de Outubro de 1986, na qual se declarava o Atlântico Sul como uma Zona de Paz e Cooperação (ZPCAS).¹ Importante também é a cooperação multilateral ou bilateral, através dos organismos especializados das Nações Unidas, da MERCOSUL e do Conselho de Paz e Segurança da União Africana, e mesmo da CPLP.

“A Cooperação Sul-Sul constitui um importante objectivo para ambas as regiões, especialmente no partilhar e transmitir as boas práticas nas áreas [...] da ciência e da tecnologia, da cultura, da educação e da juventude das respectivas regiões e daí a necessidade de acções conjuntas nessas áreas.”²

Entre outros aspectos que vaticinamos poder desenvolver-se em benefício comum de Angola e Brasil estão a educação, ciência e tecnologia. O intercâmbio entre universidades, institutos de investigação, professores e alunos, a concessão de bolsas de estudo, as facilidades para a realização de pós-graduações, nos mais diversos domínios, mas principalmente os virados para as ciências, as engenharias, as ciências agrárias, a medicina, as novas tecnologias de informação e comunicações (TIC) constituem uma mais-valia que o Brasil pode, eventualmente, colocar ao dispor de Angola. Considerando a língua portuguesa como um importante veículo de aproximação e cultura, pensamos inclusive na criação de pólos universitários brasileiros em solo angolano, no fornecimento de manuais escolares, livros didácticos e científicos, bem como cursos em suporte magnético para a utilização em ensino à distância e por correspondência. A língua comum permite também a criação ou o enriquecimento dos mercados livreiros dos dois países.

No domínio da saúde poder-se-ia, eventualmente, explorar formas de luta contra a malária, a tuberculose e a SIDA, bem

como a fabricação de medicamentos genéricos, que permitem, de uma forma muito mais económica, combater algumas das referidas pandemias. Estas são outras tarefas que poderiam ser desenvolvidas no âmbito bilateral.

O controlo e a protecção da pesca poderiam merecer um cuidado especial, por exemplo no âmbito da cooperação no domínio da utilização de satélites de vigilância, a troca de informação, na preparação e equipamento dos instrumentos fiscalizadores das áreas costeiras e das ZEE (Zona Económica Exclusiva), incluindo a utilização de marinhas de guerra e ou guardas costeiras, bem como a utilização para esse fim de meios navais e aéreos. Outras actividades, ligadas ao pescado e que poderão, eventualmente, ser objecto de cooperação são a aquacultura e a criação de jacarés.

Outra área de cooperação poderia vir a ser a agricultura e a agro-pecuária, bem como as indústrias afins, já que são áreas geradoras de muitos empregos, garantem a segurança nutricional e alimentícia das populações e, mediante a formação, contribuem para a melhoria do nível de vida das populações rurais, fixando-as e evitando a sua fuga para as áreas urbanas, já de si sobrecarregadas com população excedentária. Também seria importante a troca de experiências no referente à reforma agrária, fugindo aos excessos e aos erros do passado.

Apesar de ser uma área onde já existe alguma cooperação e intercâmbio, o sector da energia eventualmente poderia vir a merecer um reforço da cooperação, acompanhando assim a tendência do mercado internacional, nomeadamente no domínio das energias renováveis: a hidroeléctrica, a solar, a eólica, a geotérmica e na utilização dos efeitos das marés e das ondas.

No domínio das indústrias vemos como possível a cooperação ligada à montagem de viaturas, ligeiras e pesadas, com a incorporação de componentes de origem angolana, o que permitirá um aumento do parque industrial; as indústrias de armamento e de equipamentos militares, com vista ao mercado africano; e, por último, a indústria de manutenção de aviões, de origem brasileira, o que pode facilitar a sua venda em países da África Central e Austral.

A cooperação no domínio das infra-estruturas de transportes

– portos, aeroportos, caminhos-de-ferro e estradas – é importante e com vantagens mútuas para os dois países, pois permite a entrada ao interior do Continente africano, sabendo-se que Angola dispõe de importantes portos – Luanda, Lobito, Namibe – e todos eles, dentro em breve, com ligações aos países vizinhos por via ferroviária, para além da rodoviária.

“A importância da cooperação Sul-Sul num mundo interdependente, que requer a expansão do conhecimento de cada um, o encorajamento da troca de informação e experiências, e trabalhando colectivamente em matérias de interesse mútuo.”^k

É com o trabalho colectivo em matérias de interesse mútuo que pensamos terminar esta breve reflexão. Comecemos pela Cooperação Sul-Sul. A posição comum dos países do Sul e a constituição de frentes de negociação poderiam vir a constituir umas das grandes prioridades para que o Mundo desenvolva e ponha em funcionamento um modelo de trocas, dentro do sistema da Organização Mundial do Comércio, que seja favorável a todos e não somente aos países mais desenvolvidos.

“Um comércio multilateral, justo, regulado, transparente, e não discriminatório é essencial para permitir que os países em desenvolvimento beneficiem da globalização.”^{lm11}

Uma frente comum dos Países em Desenvolvimento, ou pelo menos de alguns deles, para negociar Doha é fundamental. Importante também uma posição comum para discutir e conseguir a reforma do Conselho de Segurança das Nações Unidas, onde os países do sul devem ter mais vozes. Um Mundo melhor para os mais desfavorecidos também passa pela conquista deste desiderato.

Conclusão

Brasil – Angola: uma relação antiga, profunda, actual e com um futuro que constitui um desafio promissor, vai pôr à prova a nossa capacidade de deixarmos para as gerações futuras um mundo melhor, mais pacífico, mais justo, mais feliz e mais rico do que aquele que encontrámos. Desafio difícil mas que vale a pena correr em benefício de ambos os países, particularmente

no quadro de um pólo de desenvolvimento sustentado enquanto parceiros da CPLP. Os nossos descendentes vão agradecer e os nossos antepassados comuns irão ficar orgulhosos.

Notas

- a O General de Exército João Baptista de Matos, foi Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas Angolanas, de Dezembro de 1992 a Janeiro de 2001. Nascido a 30 de Maio de 1955, em Sanza Pombo, província do Uíge, foi incorporado nas FAPLA a 17 de Julho de 1974, desempenhou várias funções e participou em muitas operações militares em todas as províncias de Angola. Frequentou vários cursos militares e é Mestre em Ciências Militares pela Academia Militar Frunze, da Rússia. Possui várias medalhas nacionais e estrangeiras. É casado e tem 7 filhos. Actualmente é Presidente do Conselho de Administração do Grupo Empresarial Genius, Presidente da Fundação Quissama e Presidente do Conselho Geral do Centro de Estudos Estratégicos de Angola.
- b Nome dado pelos marinheiros às latitudes entre os 40º e os 50º Sul, caracterizado por ventos permanentes muito fortes de oeste. Eram aproveitados pelos grandes veleiros, nomeadamente os *clippers*, para mais rapidamente chegarem ao seu destino.
- c Very Large Crude Carriers (Muito Grandes Transportadores de Crude), que podem transportar até 300.000 toneladas deadweight, cerca de 2 milhões de barris.
- d “*Straits, Passages and Chokepoints – A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*”, Jean-Paul Rodrigue, in Cahiers de Géographie du Québec, Vol. 48, nº 135, Dezembro 2004.
- e Localidade a poucos quilómetros de Luanda, foi palco de violentos combates entre as forças militares do MPLA e forças do exército zairense e de mercenários europeus, que tinham por missão chegar a Luanda.
- f MPLA – Movimento Popular de Libertação de Angola, um dos três movimentos de libertação de Angola, que proclamou unilateralmente a independência, já que se encontrava em conflito aberto com os outros dois.
- g “As perspectives de cooperação Sul-Sul no relacionamento Brasil-China”, de Henrique Altemani de Oliveira, Nueva Sociedad 2003.
- h Preâmbulo da “*Abuja Declaration*”, First Africa-South America Summit, Abuja 2006, documento em inglês. A tradução é nossa. Ver em www.asasummit.abuja2006.org
- i Brasil e Angola, para além de outros países, foram patrocinadores iniciais desta Resolução.
- j Preâmbulo da “*Abuja Declaration*”, já citada anteriormente.
- k Idem.
- l “*Abuja Declaration*”, ponto 22.
- m¹¹ “*Abuja Declaration*”, ponto 22.

O Atlântico Sul na Percepção de um Britânico

Geoffrey Till¹

Em meados de 2006, quando o Comandante da ESG instituiu Grupos de Estudo de caráter permanente no âmbito do Centro de Estudos Estratégicos, imaginou-se a possibilidade de contarmos com personalidades estrangeiras abordando o tema Atlântico Sul. Nesse contexto, ao nos depararmos com a presença britânica persistente neste Oceano, ocorreu-nos a curiosidade natural em conhecer a opinião de um perito britânico sobre essa presença. O nome do Professor Geoffrey Till, que fora decano dos catedráticos de estudos acadêmicos do Joint Services Command and Staff College, do Reino Unido, e que recentemente estivera no Brasil a convite da Escola de Guerra Naval, surgiu naturalmente.

Solicitou-se, então, a um de seus ex-alunos que intermediasse o convite ao Professor Till para manifestar a sua percepção a respeito da estratégia Britânica em relação ao Atlântico Sul.

Em agosto de 2006, o Professor Till atendeu, à consulta formulada, e sua resposta resumida é apresentada a seguir:

Em síntese, o Reino Unido não considera o Atlântico Sul como uma área estratégica de alta prioridade, em comparação com o Iraque, Afeganistão, Líbano e Bósnia. Nesse Oceano, em meu ponto de vista, podem ser identificadas duas questões

1 O Professor Geoffrey Till foi decano dos catedráticos de estudos acadêmicos do *Joint Services Command and Staff College*, do Reino Unido da Grã Bretanha. Anteriormente, foi professor de História no *Royal Naval College Greenwich*. Lecciona no *Britannia Royal Naval College Dartmouth*, no *Department of Systems Science da City University*, e no Departamento De Estudos da Guerra do *King's College*, Londres. É autor de inúmeros livros e artigos, tendo como área de interesse a *História Marítima Moderna, Política e Estratégia Marítima Contemporânea e a Segurança na Região da Ásia e Pacífico*. Participou, como conferencista, do *I Ciclo Internacional de Conferências sobre o Poder Marítimo*, realizado na Escola de Guerra Naval, em novembro de 2005.

importantes a serem analisadas: uma de caráter específico e outra de natureza geral.

A primeira, de caráter específico, é obviamente a questão das Falklands. A política do Reino Unido, neste caso, permanece a mesma há longo tempo – manter a soberania dos habitantes das Ilhas até o momento em que esses estejam prontos a estabelecer negociações sobre o assunto. Isto significa continuar a manter uma pequena força de dissuasão na área, cujos custos são apenas uma pequena fração do orçamento de Defesa do país.

Atualmente, há certa escassez de recursos financeiros para a Defesa, ainda que a economia esteja se saindo bem, devido a pressões políticas para um aumento nos gastos com programas sociais. Entretanto, após a experiência de 1982, eu duvido que o atual governo – ou mesmo um eventual governo do Partido Conservador em um prazo de três ou quatro anos – desejaria assumir algum risco, reduzindo esforços nessa região, como a Sra. Thatcher ingenuamente o fez.

As ações agressivas do Presidente Néstor Kirchner para retomar as Ilhas diplomaticamente podem ser consideradas contraproducentes, especialmente sob ponto de vista dos habitantes locais. Isso também reduz as opções para o desenvolvimento de melhores relações entre esses habitantes e a Argentina.

No Reino Unido, o aproveitamento dos recursos pesqueiros e a possibilidade da exploração de petróleo na região são considerados tanto como uma oportunidade de diálogo e aperfeiçoamento das relações com a Argentina, como também uma possível causa de atritos crescentes. Infelizmente, a política de Kirchner torna a última mais provável que a primeira.

A preservação do acesso às facilidades existentes na área, de modo a garantir a passagem para as Falklands, também é um elemento da política britânica em relação à região. Portanto, há um interesse do Reino Unido em desenvolver relações ainda mais próximas com países nesse trajeto, obviamente incluindo o Brasil.

Como se sabe, o Reino Unido apóia a candidatura do Brasil a um assento permanente no Conselho de Segurança da ONU

(CS-ONU), principalmente em reconhecimento a seu status de potência regional em potencial, e também devido ao interesse em que países da região participem mais ativamente de Operações de Paz.

Embora as operações como a do Haiti demandem um grande esforço dos participantes, no Reino Unido considera-se politicamente importante encorajar maior participação em operações dessa natureza, sob o mandato da ONU. Espero que a presença do Brasil no CS-ONU auxilie nesse processo.

Isto remete à questão de natureza geral, cujo objetivo claro é fazer com que o continente esteja mais envolvido com a proteção e defesa dos portos e linhas de comunicações marítimas do sistema de comércio internacional, do qual todos nós dependemos, mas que apresenta vários pontos sensíveis e fragilidades (a oposição de grupos terroristas, problemas relacionados a fontes de energia, crises financeiras, como a ocorrida na Ásia, e países que não respeitam a ordem internacional (os denominados “*rogue states*”)). Maior envolvimento é o que se busca e, neste caso, considero uma boa opção empregar a “*Diplomacia Naval*”² para propagar esse envolvimento.

Para o Reino Unido, o maior problema é a reputação internacional da administração Bush (e a aparente cumplicidade britânica), a qual pode tornar mais difícil uma eventual cooperação em face da opinião pública em geral, mesmo que os líderes dos governos, no íntimo, saibam que devem fazê-lo. O dilema é: deve o Reino Unido trilhar um caminho mais separado, agindo como interlocutor entre os EUA e o restante do mundo, ou deve ser quase como uma parte da administração Bush? A resposta é mais uma questão de percepção do que de realidade, porém, na política, normalmente é a percepção que se leva em conta.

2 Diplomacia Naval - Consiste no emprego de navios de guerra em apoio à diplomacia, persuadindo, coibindo, apoiando ou compelindo outros atores. Implica em utilizar esses navios de diferentes maneiras, como, por exemplo, posicionando-os de modo a negociar a partir de uma situação de força por ocasião de uma crise ou mesmo aplicando-os em diversas tarefas de apoio ou de representação.

Finalmente, outro ponto que julgo que devo salientar é que o Reino Unido vê o conjunto de seus interesses no Atlântico Sul como inter-relacionados - inclui tudo, da Ilha de Ascensão até a Antártica.

Diplomacia Naval

Guilherme Mattos de Abreu¹

Diplomacia Naval consiste no emprego de navios de guerra em apoio à diplomacia, persuadindo, coibindo, apoiando ou compelindo outros atores. Está enquadrada no que denominaríamos de *Diplomacia Militar*.

Implica em utilizar esses navios de diferentes maneiras, como, por exemplo, posicionando-os de modo a negociar a partir de uma situação de força, por ocasião de uma crise (o que pode ser atendido pela realização de exercícios em áreas de interesse), ou mesmo aplicando-os em diversas tarefas de apoio ou de representação (estas últimas, tradicionalmente denominadas “mostrar a bandeira”, que constitui o exemplo mais tradicional do emprego de forças navais em situação de normalidade).

Ressalta-se que, ao contrário das limitações que sofrem as outras forças armadas, as forças navais são os únicos dispositivos militares capazes de atuar com significativa liberdade, em tempo de paz. A tradição permite, até mesmo, que navios de guerra aportem armados e prontos para o combate em uma cidade estrangeira, sem que a população local se sinta ameaçada ou que a presença dessas unidades esteja ferindo a soberania nacional. Privilégio que diversos governos aproveitam para empregar politicamente as suas marinhas.

Torna-se bastante oportuno levantar este assunto neste Caderno de Estudos Estratégicos, uma vez que a sociedade brasileira, até mesmo nos setores mais esclarecidos, tende a rejeitar a hipótese de que as relações internacionais do Brasil possam necessitar do apoio militar – ainda que a história e o acompanhamento do noticiário no dia-a-dia não indiquem que possamos prescindir delas.

Há uma ampla gama de registros históricos a respeito do emprego da Diplomacia Naval, por vezes envolvendo situações

¹ Contra-Almirante. Assistente da Marinha e Diretor do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE) da Escola Superior de Guerra.

marcantes. Neste artigo veremos alguns exemplos de sua aplicação ao longo dos últimos cem anos.

Salvo por uma breve menção à operação no Haiti, deixa de ser abordada a participação das marinhas em operações de paz, a despeito de terem adquirido particular vulto no contexto da aplicação da *Diplomacia Militar* nos tempos atuais. O motivo é que tais operações apresentam tal complexidade, diversidade e, atualmente, freqüência, que a inclusão de casos relacionados à atuação das marinhas nesses episódios tornaria por demais extenso o artigo.

Mostrando a bandeira

“Uma visita com o propósito de mostrar a bandeira por um navio da Marinha Real britânica aos países do commomwealth, coloniais ou a portos estrangeiros é um dos melhores meios de manter o prestígio externo britânico. Qualquer dos navios ingleses contém uma expressiva representatividade da juventude britânica e seus encontros com pessoas de outros países representa uma influênci para o bom entendimento e amizade ...” (Documento do Almirantado britânico de 1960) ^a

A atividade denominada “mostrar a bandeira” consiste na visita a portos estrangeiros, com o propósito de ativar ou estimular o relacionamento entre as nações, angariar prestígio, promover intercâmbio e mostrar o nível de desenvolvimento do poder militar nacional.

Um navio retrata o grau de desenvolvimento tecnológico atingido por um país, mostra o poder militar existente, a capacidade de projeção desse poder e, simbolicamente, o Poder Nacional, incluindo os aspectos sociais da nação como as características do povo, os costumes, as tradições e os hábitos externados pelas tripulações.

1907 (dezembro) a 1909 (fevereiro)

Um dos mais impressionantes eventos enquadrados em “mostrar bandeira” foi a viagem de circunavegação realizada por

dezesseis encouraçados norte-americanos e navios menores - A *Grande Esquadra Branca*^b - por ordem do Presidente Theodore Roosevelt (16 de dezembro de 1907 a 22 de fevereiro de 1909). Representou uma demonstração de força e teve reflexos positivos na política externa dos Estados Unidos.

Roosevelt tinha consciência da importância de uma Marinha forte como instrumento de prestígio e de poder na política Internacional. Impressionara-se com o drama da Esquadra russa derrotada pelos japoneses na Batalha de Tsushima^c (1905). Via o Japão como uma potencial ameaça.

Também a preocupação com a proteção da costa ocidental estadunidense, então muito deficiente, era um assunto há longa data em evidência no âmbito das Forças Armadas, ainda que com menor prioridade que a costa atlântica e o Caribe. A Marinha, há ao menos dois anos, considerava a possibilidade da Esquadra, com sede no litoral oriental, realizar adestramentos no Pacífico.

Mas seria um fato doméstico que levaria Roosevelt a ordenar essa viagem de circunavegação de 46.000 milhas náuticas. Uma onda de sentimentos xenófobos contra imigrantes de origem japonesa varreu a Califórnia em 1906, desencadeando a adoção de medidas oficiais discriminatórias, em âmbito local. No Japão, essas ocorrências tiveram grande repercussão, a ponto de líderes de oposição clamarem por guerra.

Ainda que ciente de que o assunto, em última análise, deveria ser tratado no âmbito diplomático, o Presidente mostrava-se preocupado com a mudança de tom do governo japonês – inicialmente comedido, tornara-se agressivo nas tratativas sobre os incidentes. Além disso, assessores próximos eram de opinião de que, no Japão, determinados segmentos consideravam que o país poderia derrotar os EUA; e os relatórios de inteligência evidenciavam que se preparava para um conflito, em função do vulto das encomendas de navios de guerra que fizera na Europa.

Assim, em meados de 1907, um problema de imigração transformar-se-ia em fato gerador de uma hipótese de guerra, embora, na avaliação do governo estadunidense, a possibilidade de

que fosse adotada uma ação militar como resposta à discriminação ocorrida na Califórnia fosse considerada remota.

Para Roosevelt, o deslocamento em massa da Esquadra era pura diplomacia, uma estratégia preventiva, um treinamento inigualável, um espetáculo de poder e uma oportunidade para que as falhas, os erros e as limitações logísticas aparecessem em tempo de paz. De fato, as mais diversas limitações e deficiências apareceriam ou seriam ressaltadas: desde o processo de promoções, que fazia com que os oficiais chegassem aos mais altos postos muito velhos e sem resistência física, à inadequabilidade dos uniformes em climas quentes; da conveniência em se modificar a pintura dos navios (eram brancos e passariam a ser pintados na cor cinza), a necessidade de bases de apoio e de navios abastecedores em qualidade e quantidade adequadas (a fim de reduzir a dependência de navios mercantes estrangeiros contratados); etc.

Também era um grande desafio. Desafio este que grandes potências, como a Grã-Bretanha e a Alemanha, consideravam que os norte-americanos não teriam condições de realizar, conforme fora dado a conhecer ao Presidente.

Note-se que a Esquadra, ainda que tenha impressionado o mundo à época, era dotada de encouraçados tecnicamente inferiores aos seus congêneres europeus, particularmente após os britânicos comissionarem o *Dreadnought*, (1906). Um encouraçado que, por suas características, tornava qualquer outro obsoleto. De qualquer modo, a viagem foi uma excepcional proeza logística e diplomática. Atrairia as atenções do mundo. A Esquadra foi atração por onde passou, seduzindo multidões.

Especificamente com relação ao Japão, o governo japonês aparentou genuinamente desejar dar por encerrado os desentendimentos decorrentes dos acontecimentos na Califórnia. As guarnições desfilaram em parada pelas ruas de Yokohama, decoradas com as bandeiras do Japão e dos EUA e repletas de estudantes. Também houve um congraçamento cordial entre as Marinhas, ainda que, para os militares, a exibição de força apenas provasse que o país deveria realizar um esforço ainda maior para superar os norte-americanos.

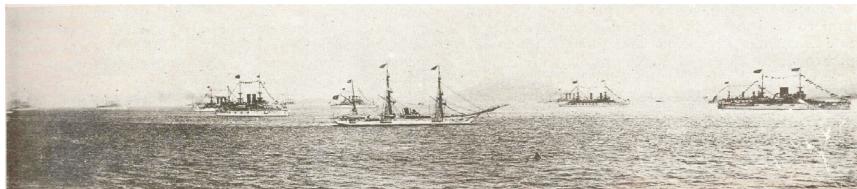


Figura 1 – Navios da Esquadra norte-americana na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro, pouco antes da partida, em 22 de janeiro de 1908. Nesse mesmo dia, navios de guerra brasileiros suspenderam para uma comissão de adestramento e de instrução. Em primeiro plano, vê-se o navio-escola *Primeiro de Marco*.

Foto: Revista *Liga Marítima*, edição de fevereiro de 1908. Arquivo do Serviço de Documentação da Marinha.

Algumas intrigas internacionais também surgiram na América do Sul, por ocasião da passagem da *Grande Esquadra Branca*^d. Razões de ordem técnica e a insensibilidade dos planejadores levaram o Comando a não considerar uma escala na Argentina. Os encouraçados procederiam do Rio de Janeiro diretamente para Punta Arenas, no Chile. Ocorre que, nessa época, havia alguma fricção entre Argentina e Brasil. Além disso, o governo argentino sentia-se desconfortável com as freqüentes e públicas demonstrações de amizade entre os Estados Unidos e o Brasil.

As águas rasas do Rio da Prata, efetivamente, dificultavam o acesso dos encouraçados à Capital, Buenos Aires. Mas essa restrição não existia para os navios da flotilha de escolta, os quais tinham uma escala prevista para Montevidéu. Esse fato específico levou o Ministro das Relações Exteriores argentino, o agressivo Estanislao Zeballos, a demonstrar a sua insatisfação junto ao Encarregado de Negócios dos EUA na Argentina, o que faria com que a flotilha procedesse para Buenos Aires, sendo cancelada a escala em Montevidéu.

Em qualquer parte do mundo em que se encontram officiaes de marinha de diferentes nacionalidades, estabelece-se logo entre elles um espírito de cordial camaradagem. O destino commun approxima num nobre encanto os homens

que vivem na solidão do mar e levam consigo, por todos os hemisferios, o culto incomparável da pátria ausente.

Barão do Rio Branco – Discurso de saudação em jantar em homenagem à oficialidade norte-americana. Palácio Monroe, 20 de janeiro de 1908 (grafia original).

A divulgação da notas de congratulações entre o Presidente Afonso Penna e o Presidente Theodore Roosevelt provocaram boatos de aliança formal entre o Brasil e os EUA. Zeballos tomaria conhecimento dessas especulações antes de receber a notícia da inclusão de Buenos Aires como escala da flotilha. Exaltado, considerou que a não-inclusão da Argentina entre as escalas da viagem era um ato hostil e enviou uma mensagem ao representante argentino em Washington, exigindo que obtivesse a visita dos navios aos portos de Buenos Aires ou de Bahia Blanca. Providencia que seria inócuia, uma vez que decisão neste sentido já fora tomada.

Os dissabores do Ministro argentino não terminariam aí. Enquanto, no caso do Brasil, a troca de correspondência entre os respectivos Presidentes e entre o Ministro das Relações Exteriores e o Secretário de Estado eram diretas e recebiam ampla divulgação, as mensagens encaminhadas, respectivamente, pelo Presidente José Figueroa Alcorta e pelo Ministro Zeballos foram respondidas indiretamente por um único telegrama, encaminhado pelo Secretário de Estado Elihu Root ao Encarregado de Negócios em Buenos Aires. Essa indelicadeza, inútil e incompatível com a política de boa-vontade introduzida pelo Secretário Root na gestão da Política Externa, somente seria reparada após reclamação do Ministro Zeballos.

1920

O ano de 1920 foi atribulado para o Encouraçado “São Paulo”. O navio iniciaria e findaria o ano nas águas frias do Atlântico Norte. O Ano Novo o encontraria encerrando um período de modernização no Arsenal Naval de Nova Iorque, de onde retornaria no início do ano. No segundo semestre, partiu para Zeebrugge, Bélgica, a fim de embarcar o Rei Alberto I e transportá-lo para o Brasil. Um inusitado evento! Um país latino-americano periférico recebendo a visita de um soberano europeu e ainda lhe fornecendo o transporte!

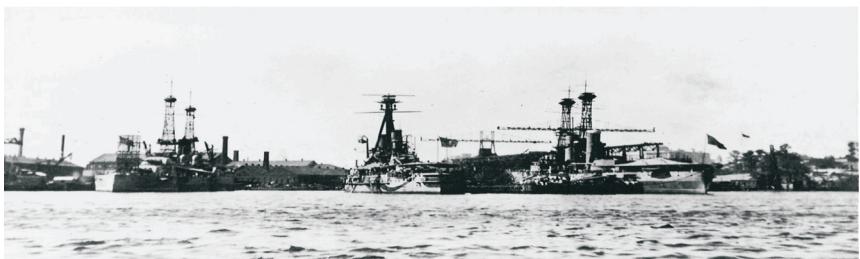


Figura 2



Figura 3



Figura 4



Figura 5

O Rei dos belgas passaria o mês de outubro em nosso país, retornando no mesmo navio. No regresso da Europa, o “São Paulo” transladaria os restos mortais do Imperador D. Pedro II e da Imperatriz Teresa Cristina para o Brasil. Atracou no Rio de Janeiro em 08 de janeiro de 1921.

Nessas viagens, fez escala em diversos portos estrangeiros, entre eles Portsmouth, Inglaterra, em agosto e novembro. Em uma dessas duas visitas tomou-se o flagrante histórico registrado na figura 5.

Figura 2 - Da esquerda para direita: Encouraçados USS “Arizona” e (que seria afundado pelos japoneses em Pearl Harbor, em sete de dezembro de 1941), o “São Paulo” e o USS “North Dakota” atracados no Arsenal Naval de Nova Iorque.

Foto sem data, original da US Coast Guard Collection, EUA; localizadas e obtidas pelo historiador norte-americano Dr Robert Scheina no *National Archives*, Washington D.C., e cedidas ao autor.

Figura 3 - O “São Paulo” em postos de continência para o Rei Alberto I da Bélgica. Foto - arquivo do Serviço de Documentação da Marinha.

Figura 4 - Desembarque do Rei Alberto I no Rio de Janeiro. A “Galeota Imperial”, que atualmente faz parte do acervo do Espaço Cultural da Marinha, Rio de Janeiro, foi utilizada no transporte do Rei, entre o navio e o cais.

Foto - arquivo do Serviço de Documentação da Marinha.

Figura 5 - O Encouraçado “São Paulo” compartilha o fundeadouro com o HMS “Victory”, navio capitânia do Almirante Horatio Nelson na Batalha de Trafalgar (21 de outubro de 1805), até hoje preservado em Portsmouth, Inglaterra.

Reprodução de um cartão postal, datado de 1920, pertence ao arquivo pessoal do CMG (RM1) Paulo Marques de Oliveira.

1995 (maio)

A Fragata “*Independência*”, a Corveta “*Jaceguai*” e o Navio-Tanque “*Gastão Motta*” participaram da Operação ATLASUR, com as Marinhais da África do Sul, Argentina e Uruguai, em águas sul-africanas. A operação configurou um marco na aproximação entre os países, após o fim do “apartheid”.

Os navios brasileiros - todos de construção nacional – destacaram-se na Operação e foram objeto de atenção da mídia e das autoridades da África do Sul. Nos anos anteriores, a Marinha Sul-Africana (SAN) tinha passado por um período de redução de meios e esforçava-se junto ao Parlamento e ao Poder Executivo em obter recursos para soerguer-se (no que obteria sucesso) e a presença do Grupo Tarefa mostrou-se uma boa oportunidade para demonstração junto às autoridades daquele país. Foi notório o congraçamento entre as tripulações.

ATLASUR, adicionalmente, constitui um dos marcos iniciais do profícuo relacionamento das Forças Armadas brasileiras com as suas congêneres sul-africanas. Destaca-se que a iniciativa coube à Marinha Sul-Africana, que, em 1993, realizaria a primeira ATLASUR com o Uruguai e Argentina, ocasião em que o SAS “*Drakensberg*” visitou o Rio de Janeiro.

A ATLASUR tornou-se bienal, cabendo a cada um dos países participantes, em rodízio, atuar como anfitrião, organizando a operação em suas águas. A última foi a ATLASUR – VI, realizada em águas uruguaias, entre 28 de outubro e 7 de novembro de 2006.



Figura 6 - Tendo Cape Town como plano de fundo, a Fragata “*Independência*” e a Corveta “*Jaceguai*”, em postos de continência, cruzam o través dos navios sul-africanos. A frente da coluna, o SAS “*Drakensberg*”, capitânia, onde estava embarcado o então Comandante da Marinha Sul-Africana, Vice-Almirante Robert Simpson-Anderson, parlamentares e outras autoridades.
Foto do arquivo do autor.

2004 (junho)

A Fragata INS “*Tabar*”, da Marinha da Índia, fez escala no Rio de Janeiro, em sua viagem de translado do estaleiro construtor para sua sede.

Terceiro navio da Classe “*Talwar*” (originários dos navios russos Classe “*Krivac*”), foi construída em São Petersburgo, Rússia. Sua visita ao Brasil constituiu mais uma manifestação do processo de aproximação entre os dois países enfatizado nos últimos anos. Após deixar o Rio de Janeiro, foi acompanhada pela Fragata “*Bosílio*”, da Marinha do Brasil, com a qual realizou alguns exercícios básicos, sendo esse evento a primeira interação operacional das duas marinhas.

É digno de registro que os três navios da classe cumpriram roteiros diferentes em sua viagem para a Índia, “mostrando a bandeira” em diversos continentes. A Fragata INS “*Talwar*” procedeu via Mediterrâneo e Canal de Suez; a Fragata INS “*Trishul*”, segunda da classe, contornou a África. Por fim, a Fragata INS “*Tabar*” visitou o Brasil, de onde seguiu para a África do Sul.^f



Figura 7 - Fragata INS “Tabar” na Baía da Guanabara.
Foto: ALIDE - Agência Linha de Defesa.

Intimidando em situação de crise (Força Potencial)

A força potencial consiste na presença de uma força naval em determinada área marítima, com o propósito de exercer a dissuasão em uma situação de crise. Não realiza, em princípio, ações diretas.

1963 (fevereiro)

É o ano da famosa Guerra da Lagosta, quando o Brasil impediu que barcos de pesca franceses continuassem capturando lagostas em nossa plataforma continental.

Trata-se, possivelmente, do primeiro confronto ambiental em que o Brasil se envolveu. Afinal, o nosso país dispôs-se ao enfrentamento bélico, não só para preservar um recurso econômico existente em sua plataforma continental, mas também, a luz dos argumentos empregados, para proteger da destruição a lagosta e a biota^g de seu habitat, que pescadores franceses já teriam dizimado em outras áreas, devido às técnicas de captura que empregavam.^h

A decisão do Presidente De Gaulle de enviar um dos navios de guerra que participavam de exercício nas costas do Senegal para o Nordeste brasileiro, com o propósito de proteger os barcos franceses, sinalizou a disposição de compelir pela força o governo brasileiro a se retrair, representando uma escalada na crise. Salienta-se que a Força Tarefa francesa em adestramento na costa ocidental africana (e, portanto, relativamente próxima) era nucleada no Porta-Aviões “*Clemenceau*” e possuía um poder combatente expressivo.

Por outro lado, a reação agressiva – e de certa forma inesperada (afinal, a França era (e é) uma grande potência!) - do governo brasileiro de enviar navios de guerra para a cena de ação, sinalizou a disposição para o confronto, o que, por fim, fez prevalecer o bom senso e levou os países à mesa de negociações.



Figura 8

Fôrças Armadas em Posição de Ataque Contra a França

FAB VIGIA FUGA DE «TARTU»



Figura 9

Figura 8 – O Contratorpedeiro “*Tartu*” foi destacado do Grupo Tarefa da Marinha Francesa em adestramento nas costas africanas para o litoral do Nordeste brasileiro, em fevereiro de 1963, escalando a crise.

Foto: Marine Nationale – França (1959)

Figura 9 – A crise foi acompanhada por uma mídia alvoroçada. A manchete do Diário de Notícias dá conta do clima à época. O que o jornal denomina fuga do “*Tartu*” foi a retirada do navio da cena de ação, ocasião em que foi substituído por outro navio de guerra, de nome “*Paul Goffeny*”, de menor valor militar que o primeiro. Essa substituição por um meio de menor valor pode ser interpretada como uma sinalização, por parte da França, no sentido de distender a crise.

Ilustração reproduzida de BRAGA, Cláudio. A Guerra da Lagosta. Serviço de Documentação da Marinha. Rio de Janeiro. 2004. p.105.

Foto de nota enviada
especialista do DND no Rio
de Janeiro. O texto que aparece
nesse documento é o seguinte:
“Leia-se, que o presidente
da França é cônscio que o
Brasil deve enfrentar
uma crise diplomática e
econômica e comunicou da
fuga do ‘TAR’ ao Brasil, que
‘TAR’ não responde se os
navios franceses que estavam
atualmente no Brasil, foram
enviados para o Brasil ou se
estavam pelos franceses na
índia por o Brasil causar
maior pressão sobre os
Estados Unidos. Entretanto,
esta crise diplomática entre
este soberano um rei da
Grã-Bretanha e o Brasil é
também que não se ob-
servava um motivo pa-
ra que o Brasil enviasse o
exército e a marinha da
Guerra para o Brasil. As
lutas não só eram despar-
ticipadas pelas autorida-
des francesas, mas também
na França. Por sua
vez, o general Henriette
Costello Braga, ministro
da Marinha, disse:

Dentre os vários registros relacionados à crise, há um interessante diálogo entre o Embaixador do Brasil na França e o Presidente De Gaulle, por ocasião de audiência realizada em 23 de fevereiro. O diplomata brasileiro, entre outros argumentos, enfatizou que a ida do navio de guerra provocara “*viva emoção*” no Brasil. O Presidente minimizou o episódio, alegando que não acreditava que ida do navio de guerra devesse ser traumatizada. Que incidente análogo tinha ocorrido com pescadores franceses na Terra Nova, sem maiores consequências. “*Frisou que não enviara o navio ao Brasil, e sim em alto mar. Repetiu duas ou três vezes.*”^j (e diria mais uma vez, ao despedir-se do Embaixador).

Apoiando países em dificuldade

Apoiar outros países em momentos de dificuldade constitui uma boa ocasião para promover a aproximação entre povos e a construção de relações capazes de gerar oportunidades em proveito mútuo.

Neste aspecto, os recursos e a capacitação disponíveis nas Forças Armadas são extremamente úteis, o que as tornam atores tradicionais nas tarefas humanitárias. Aqui são considerados os recursos de natureza logística (navios, aeronaves, veículos, hospitais de campanha, etc); a prontidão (que permite rápida resposta); a flexibilidade; a mobilidade; a relativa auto-suficiência (capacidade de permanecer em uma determinada área sem apoio externo por um significativo período); e, até mesmo, a capacitação gerencial para lidar com situações de caos.

O fato da faixa litorânea, em todo o mundo, abrigar a maior parte das grandes concentrações populacionais faz com que expressiva parcela das ações humanitárias de vulto possam ser apoiadas do mar. Neste ponto, destaca-se que a combinação logística *aeronaves & navios* mostra-se de emprego adequado. Os aviões transportam o auxílio imediato e as equipes precursoras; os navios, com grande capacidade de carga e de alojar pessoal, além de outras facilidades, mas de deslocamento mais lento, realizam

o transporte por superfície e apóiam na cena de ação as equipes que conduzem o auxílio efetivo e de longa duração.

A operação de paz no Haiti, ora em andamento, apresenta registros eloquentes de rápida resposta e de apoio logístico, ainda que em outro contexto:

- **27 de fevereiro de 2004** – Enviou-se para o Haiti um Grupo de Segurança e Evacuação, constituído por fuzileiros navais, com o propósito de resgatar brasileiros que desejassem retornar para o Brasil e prover segurança à Embaixada e ao Corpo Diplomático brasileiro. Foram transportados para Porto Príncipe, por uma aeronave C-130 da Força Aérea Brasileira, um oficial e quinze praças fuzileiros navais, duas viaturas e suprimentos para vinte dias. A ordem de execução foi emitida no dia 26 de fevereiro. No dia seguinte pela manhã, apenas dezesseis horas após o recebimento da ordem, o Grupo de Segurança e Evacuação partiu da Base Aérea do Galeão, Rio de Janeiro.

- **Junho / julho de 2004** - O Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) "Mattoso Maia" permaneceu no Haiti por um mês, provendo apoio a MINUSTAH em sua fase de instalação, sendo que o seu helicóptero foi amplamente utilizado em missões de esclarecimento. Em uma cidade carente de recursos como Porto Príncipe, alojou militares e civis brasileiros em missão transitória no país. Os seus grupos destilatórios transformaram água do mar em água potável para abastecimento da tropa. Nos primeiros vinte dias de operação, até que a ONU pudesse fazê-lo por seus próprios meios, forneceu, em média, aproximadamente vinte toneladas de água potável por dia.

O planejamento, levando em conta que a infra-estrutura do país estava em colapso, considerou, entre outras, as seguintes possibilidades de emprego para esse navio: meio de evacuação em emergência, apoio logístico diversificado, base para operações aéreas, apoio de saúde, posto de comando secundário e abrigo alternativo para a tropa.

1972 / 1973

Em 22 de dezembro de 1972, a Nicarágua foi sacudida por violentos terremotos, que provocaram grande destruição e mortandade. Ao menos até recentemente, era possível avaliar a violência do sismo, pois Manágua, a capital, ainda mostrava cicatrizes decorrentes desse desastre, as quais, infelizmente, se somavam as marcas deixadas pelo conflito interno ocorrido nas últimas décadas.

Ao tomar conhecimento da catástrofe, o governo brasileiro decidiu enviar, por aeronave da FAB, fuzileiros navais, com o propósito de prover o apoio inicial e segurança à embaixada. Em seguida, desencadeou a Operação “Brasil Solidário” de apoio àquele país, enviando o Navio Transporte de Tropas (NTrT) “Barroso Pereira”, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, que transportou pessoal de apoio e doações de natureza variada – 1.200 toneladas de alimentos, medicamentos, seis veículos (caminhões e utilitários), vestuário, etc.



Figura 10

Figura 10 - NTrT “Barroso Pereira” atracado em Corinto, Nicarágua. No cais, alguns dos veículos doados à Nicarágua.

Foto: arquivo pessoal do Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt.



Figura 11



Figura 12

Figura 11 - Fuzileiros Navais embarcando na Base Aérea do Galeão, com destino à Manágua.

Fonte: periódico “NOMAR”. nº 317, de 20 de Janeiro de 1973, editado pelo antigo Serviço de Relações Públicas da Marinha.

Figura 12 - Embaixador Milton Faria, embaixador do Brasil na Nicarágua, e família, com os Oficiais do NTrT “Barroso Pereira”, junto a uma das embarcações de desembarque transportadas a bordo como opção para o desembarque da carga, caso houvesse indisponibilidade de local de atracação em decorrência dos danos causados pelo terremoto.

Foto: arquivo pessoal do Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt.

2004 / 2005

Além de contribuir para a construção de boas relações, o apoio a outros países em momentos de dificuldade também pode servir para a divulgação de uma boa imagem ou neutralizar situações adversas.

Logo após a ocorrência do “tsunami” na Ásia (26 dezembro de 2004), o governo norte-americano divulgou que doaria um determinado montante para auxiliar as vítimas e para reconstruir os países afetados. Foi duramente criticado por aqueles que consideravam o valor incompatível com o poder econômico dos EUA, em comparação com as doações divulgadas por outros países. Com o apoio de uma estratégia de publicidade, logo começaram a surgir notas informando que os países prometiam, mas não efetivavam as doações anunciadas, citando, como exemplo, ocorrências anteriores. Em seguida, o noticiário foi inundado com manchetes relacionadas à mobilização das Forças Armadas dos EUA em proveito dos países afetados. Imagens dos militares norte-americanos em tarefas de reconstrução e socorrendo pessoas ocuparam as telas de TV, as primeiras páginas dos jornais e as revistas em todo o mundo, abafando as críticas.



Figura 13



Figura 14

Figura 13 – O Navio-Hospital USNS “ Mercy” e o Porta Aviões USS “ Abraham Lincoln” chegam a Banda Aceh, Sumatra, Indonesia, durante a operação humanitária em socorro às vítimas do tsunami. (Foto: US Navy. Disponível: <http://www.defenselink.mil/home/photoessays/2005-02/p20050203b5.html>)

Figura 14 – Capa da revista “Veja”, de 12 de janeiro de 2005, mostrando um militar de uma das equipes de socorro norte-americanas em ação, atesta o destaque conferido à Operação.

No canto inferior esquerdo, uma frase que, de certo modo, sintetiza este tópico: *“A tragédia une nações que não se entendiam na luta contra o terrorismo nem na preservação ambiental.”*

(Ilustração: Capa da Revista “Veja”. Nº 1887 -12/01/2005. Obtida via internet em www veja.com.br).

Também a Marinha da Índia avaliou como positiva a atuação da Força em apoio às vítimas do tsunami, em benefício da construção de boas relações com países da região. Em conferência apresentada no Colégio Nacional de Defesa (Nova Delhi), em novembro de 2005, assim se expressou o Chefe do Estado-Maior da Armada da Marinha da Índia, Almirante Arun Prakash^k, quanto ao tema:

... as marinhas são particularmente adequadas para conquistar amigos e influenciar pessoas. O tsunami do ano passado permitiu uma demonstração clássica das tarefas positivas que as marinhas podem executar. Testemunhas

disso são as milhares de pessoas cujas vidas foram marcadas pela assistência prestada por cada marinheiro: da assistência médica à limpeza de poços, da restauração de infra-estrutura ao fornecimento de comida e água. Desde então, a Marinha tem recebido louvores pelo ótimo trabalho realizado por seus homens, não apenas na Índia, mas também no Sri Lanka, na Indonésia e nas Maldivas.

Em consequência, uma parte integrante de nossa estratégia marítima será a capacitação para prover assistência humanitária, particularmente em nossos territórios insulares e aos nossos amigos no exterior.

Notas:

- a WETTERN Desmond, *An Extension of Diplomacy.*, in Navy International. Oct. 1985 v. 90, n 10. Londres. W. H. Smith and Son Ltda. Esta citação, bem como inúmeros argumentos empregados neste artigo foram retirados de: PINTO, Paulo Lafayette. *O Emprego do Poder Naval em Tempo de Paz*. Serviço de Documentação Geral da Marinha. Rio de Janeiro. 1989.
- b Naquela época, era comum os navios de guerra, como é o caso desses encouraçados norte-americanos, serem pintados de branco, fato que fez com que a força naval passasse a história com a denominação de "The Great White Fleet". A adoção da cor cinza como padrão já era cogitada há algum tempo e seria determinada poucas semanas após o regresso aos EUA, em função de experiências colhidas nessa viagem. A proposta decorreu do fato de que navios pintados de cinza (já adotado em muitas marinhas) são detectados visualmente a menores distâncias, em comparação à detecção dos navios pintados de branco. A Armada Argentina já adotava a cor cinza como padrão e a proposta foi levantada especificamente em relatório escrito após o encontro com navios de guerra argentinos, por ocasião da travessia Rio de Janeiro–Punta Arenas.

Os argumentos relacionados a este tópico têm como referência:

MILLER, Nathan. *U. S. Navy: An Illustrated History*. American Publishing Co, Inc. New York. United States Naval Institute Press, Annapolis. 1977.

MORRIS, Edmond. *Theodore Rex*. Randon House Inc. New York. EUA. 2002.

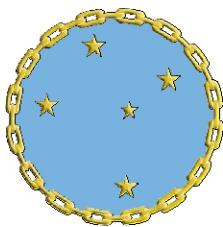
POTTER, E (et al). *Sea Power: A Naval History*. Naval Institute Press. United States Naval Institute. Annapolis, Maryland. EUA. 1981.

RECKER, James. *Teddy Roosevelt's Great White Fleet*. Bluejacket Books. Naval Institute Press. United States Naval Institute. Annapolis, Maryland. EUA. 1988.

- c A batalha de Tsushima ocorreu entre 27 e 28 maio de 1905. Foi a última e decisiva batalha naval da Guerra Russo-Japonesa (1904–1905). Nesta batalha, a esquadra japonesa, sob o comando do Almirante Heihachiro Togo, destruiu dois terços da esquadra russa, comandada pelo Almirante Zinov

- Rozhestvenky. Para enfrentar a esquadra japonesa, os russos realizaram uma épica e longa viagem de 18.000 milhas náuticas (33.000 km), do Mar Báltico ao Extremo Oriente.
- d Os navios tiveram que contornar a América do Sul, visto que o Canal do Panamá ainda não tinha sido inaugurado. O Canal somente entrou em operação em agosto de 1914.
 - e Abreviaturas - Ao longo do texto foram empregadas diversas abreviaturas que identificam a Marinha a que pertencem os navios de guerra mencionados: USS – “United States Ship” (navio de guerra); USNS - “United States Naval Ship” (navio de estado, não comissionado como navio de guerra, operado por civis); HMS – “Her Majesty's Ship” (Reino Unido); INS – “India Navy Ship”; SAS – “South Africa Ship”.
 - f É importante observar a diversidade dos roteiros seguidos pelos três navios classe “*Talwar*” em seus translados para a Índia: Em 2003, a F. INS “*Talwar*”, visitou os portos de Kronshstadt (no Mar Báltico), Portsmouth (Grã-Bretanha), Toulon (França), Pireu (Grécia), Port Said (Egito) e Djibouti (no nordeste da África). A F. INS “*Trishul*”, também em 2003, visitou Estocolmo (Suécia), Gdynia (Polônia) Copenhague (Dinamarca), Dublin (Irlanda), Vigo (Espanha), Dakar (Senegal), Lagos (Nigéria), Luanda (Angola), Walvis Bay (Namíbia) e Durban (África do Sul). Por fim, a F. INS “*Tabar*” enfrentou uma jornada de mais de 17.000 milhas náuticas, visitando Rotterdam (Holanda), Lisboa (Portugal), Trinidad e Tobago (no Caribe), Georgetown (Guiana), Rio de Janeiro, Cape Town (África do Sul), Ilhas Mauritus e Seichelles, de onde, procedeu para Mumbai, na Índia.
 - g Biota é o conjunto de seres vivos, flora e fauna, que habitam um determinado ambiente geológico, como, por exemplo, biota marinha, biota terrestre, biota lagunar, biota estuarina, biota bentônica, etc.
 - h Os franceses pescavam arrastando redes no fundo do mar, sistema que não é seletivo, pois pega tudo o que encontra: lagostas ovadas ou muito pequenas e outros espécimes, tanto da flora quanto da fauna marinha. Em suma: um desastre ecológico.
 - i O Presidente De Gaulle determinara à Marinha “que desse toda a garantia necessária para que os lagosteiros bretões (região costeira da França) fizessem uso de seu legítimo direito de pescar, como e onde vinham fazendo”. Conforme publicado in CORRÉA, Paulo. A Crise Franco-Brasileira de 1963 (*Guerra da Lagosta*). Leitura Selecionada LS511-00. Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro. 2000. Pág. 12.
 - j Telegrama 65, de 23 de fevereiro de 1963, do Embaixador do Brasil na França, Carlos Alves de Souza, conforme citado pelo próprio em seu livro “Um Embaixador em Tempos de Crise”. Transcrito em BRAGA, Cláudio. A Guerra da Lagosta. Serviço de Documentação da Marinha. Rio de Janeiro. 2004. p.85.
 - k *Shaping India's Maritime Strategy – Opportunities & Challenges*. Disponível: http://idiannavy.nic.in/cns_add2.html.

Este documento foi impresso na gráfica da
ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA
Fortaleza de São João
Av. João Luís Alves, s/n - Urca - Rio de Janeiro - RJ
CEP 22291-090 - www.esg.br



ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS

O Centro de Estudos Estratégicos (CEE) atua como entidade permanente de estudos que permite pesquisar, formular e criar idéias pertinentes ao pensamento político estratégico brasileiro. Com isso, o CEE oferece oportunidade para debates e discussões com a sociedade e a produção de trabalhos a serem publicados pela Escola. As atividades do CEE voltam-se para o contínuo aperfeiçoamento da cultura e do pensamento político e estratégico brasileiro.

Os estudos, pesquisas e eventos promovidos pelo Centro de Estudos visam, principalmente, a discussão de questões político-estratégicas de interesse nacional. Se propõem também a estimular a criação de novos conhecimentos, que venham possibilizar o desenvolvimento de novos trabalhos teóricos.

Para o exercício de suas atividades, o Centro conta com a participação do corpo de professores da Escola, de convidados do meio intelectual, acadêmico, empresarial e integrantes da administração pública do país. A participação se desenvolve por meio de conferências, análise de temas em pauta, comentários sobre comunicações apresentadas, debates e com estudos sobre assuntos de interesse do Centro.

As atividades do CEE, mantendo-se fiel a tradição de mais de meio século de existência da Escola Superior de Guerra, têm como característica o completo afastamento de questões ideológicas e político-partidárias. Apenas questões de caráter nacional e internacional, de todas as áreas de pensamento, são objeto de discussão no Centro de Estudos.

O Centro de Estudos está aberto a relacionamentos com instituições acadêmicas, centros de estudos, com a sociedade em geral, e com todos aqueles que tenham a proposta de participar de atividades conjuntas.

ISSN 1808-947X

9 771808 947002

www.esg.br/cee

cee@esg.br