

O Brasil e a Segurança do Atlântico Sul*

Wilson Barbosa Guerra

Vice-Almirante, Ministério da Defesa do Brasil

* Comunicação efectuada no Seminário Internacional sobre “O Futuro da Comunidade Transatlântica”, organizado pelo Instituto da Defesa Nacional em 10 de Setembro de 2010.

Introdução

O Brasil visualiza um entorno estratégico que extrapola a massa do subcontinente sul-americano, projetando-se para o Atlântico Sul e os países lindeiros da África. No continente africano o Brasil tem buscado intensificar a cooperação e o comércio, principalmente com os países de língua portuguesa, no que é facilitado também pelos laços étnicos e culturais existentes.

O mar sempre esteve relacionado com o progresso do Brasil. Foi a via do descobrimento pelos portugueses (pelos senhores), da colonização, das invasões estrangeiras, da consolidação da independência e do comércio exterior.

A natural vocação marítima brasileira é respaldada pelo seu extenso litoral e pela importância estratégica que representa o Atlântico Sul¹, considerando suas riquezas naturais, a vulnerabilidade da fronteira marítima, as rotas comerciais por onde circula a maior parte do comércio exterior brasileiro, e ainda o fato de cerca de 80% da população brasileira ainda viver a menos de 200 Km do litoral.

É, portanto, lógico que a Política e Estratégia Nacional de Defesa priorizem o Atlântico Sul entre os objetivos permanentes de defesa.

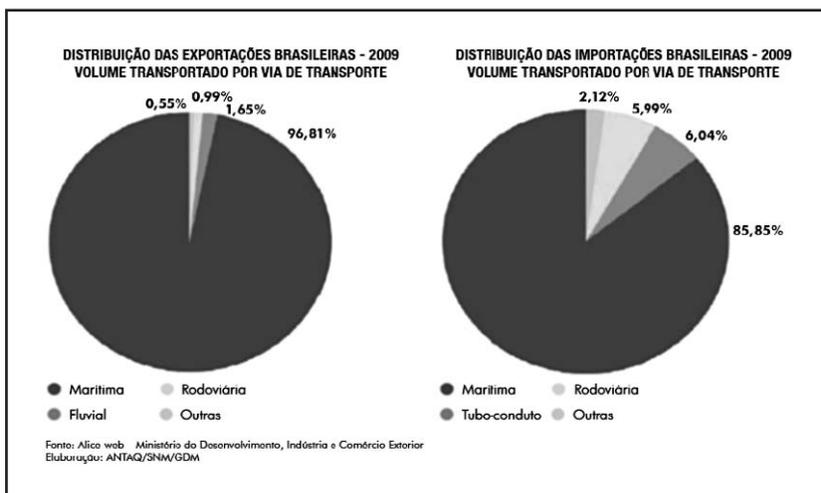
O Tráfego Marítimo no Atlântico

No comércio internacional, a contribuição do tráfego marítimo no transporte de cargas é majoritária, seja em valor ou volume. No Brasil, não é diferente e a figura 1 demonstra a relevância do transporte marítimo no fluxo comercial de mercadorias, tanto nas exportações quanto nas importações brasileiras.

O Atlântico Sul adquiriu uma elevada importância sob o ponto de vista geoestratégico a partir dos anos noventa. Transformou-se no principal elo de ligação comercial entre o Atlântico Norte e os Oceanos Índico e Pacífico e de vital importância para os portos da Europa, da costa leste dos Estados Unidos da América, do golfo do México e do Caribe.

1 Para o propósito desta apresentação, o Atlântico Sul não será somente a parte do Oceano Atlântico situada ao sul do Equador. Com efeito, o espaço marítimo denominado "Atlântico Sul" será estendido até a latitude de cerca de 10° Norte, por abranger a área marítima de busca e salvamento sob responsabilidade da Marinha do Brasil.

Figura 1 - Distribuição das Exportações e Importações Brasileiras por Via de Transporte em 2009



O tráfego marítimo na costa brasileira contabiliza em média 359 navios mercantes diários (NM/d) e movimentação, anualmente, mais de 350 bilhões de dólares, somadas as importações e as exportações. Dentre as Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) principais brasileiras que cortam o Atlântico Sul, podemos citar:

- LCM com a Europa e o norte da África, com 215 NM/d;
- LCM com a América do Norte, Caribe e América do Sul setentrional, com 68 NM/d;
- LCM com a costa do Brasil, com 359 NM/d;
- LCM com o Golfo da Guiné (centro da África), com 40 NM/d;
- LCM com o Cone Sul e o Oceano Pacífico, com 77 NM/d; e
- LCM com o sul da África, Oriente Médio e Ásia, por intermédio do Cabo da Boa Esperança (Rota do Cabo), com 65 NM/d.

O Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo Brasileiro (SISTRAM) mantém o acompanhamento da movimentação de navios, na área de responsabilidade SAR do Brasil, através de informações de navegação padronizadas. Possui diversas entradas de informações e grande capacidade de armazenamento dessas informações em seu banco de dados. O SISTRAM está interligado a vários sistemas

da MB (Marinha do Brasil), utilizando diversos protocolos de comunicações, o que lhe confere versatilidade e múltiplas funcionalidades. Possui elevada flexibilidade para a integração com outros sistemas de acompanhamento do tráfego marítimo, podendo também ser empregado por marinhas amigas.

No Atlântico Sul as ameaças ao tráfego marítimo são passíveis de ocorrer, entre elas: contrabando, narcotráfico, imigração ilegal, crimes ambientais, terrorismo e pirataria. Entretanto, ataques de piratas a navios só foram confirmados no litoral da África, no Golfo da Guiné.

A Amazônia brasileira abrange nove Estados brasileiros (Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Maranhão, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Roraima, compreendendo uma área superior a 5 milhões de Km², o que corresponde a 61% do território brasileiro. Só a Amazônia brasileira corresponde a 32 países da Europa Ocidental.

A Amazônia Azul, assim chamada pela sua grande dimensão e pelos incomensuráveis recursos naturais, deriva da importância do Oceano Atlântico para o povo brasileiro, em suas dimensões estratégicas para a economia, a cultura e a segurança nacional. A comparação com a Amazônia Verde dá a dimensão do significado do mar para o nosso país.

A Área de Responsabilidade do Brasil

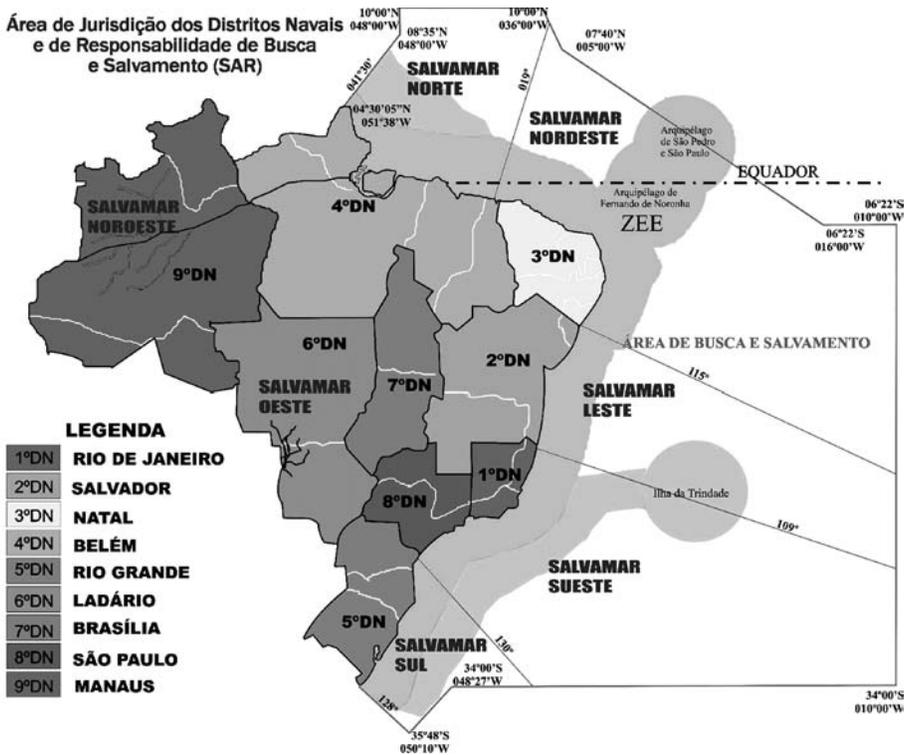
O patrulhamento das AJB, nossa Amazônia Azul², e os compromissos internacionais de realizar operações de busca e salvamento (SAR) em uma extensa área marítima que avança pelo Oceano Atlântico exigem um esforço muito grande da Marinha do Brasil.

A área marítima de responsabilidade brasileira estende-se do paralelo de 10° N aos 34° S alcançando o meridiano de 010° W, ou seja a metade do Oceano Atlântico Sul.

Esta área está dividida em cinco subáreas marítimas, existindo para cada uma um Centro de Coordenação localizados em: Rio Grande, no sul, Rio de Janeiro, no sudeste, Salvador e Natal, no nordeste, e Belém, no norte do litoral brasileiro (figura 2).

2 Uma outra Amazônia em pleno mar, assim chamada, não por sua localização geográfica, mas pelos seus incomensuráveis recursos naturais e grandes dimensões.

Figura 2 – Área de Jurisdição dos Distritos Navais e de Responsabilidade de Busca e Salvamento



Os Interesses Brasileiros na Plataforma Continental e na "Área"³

Observa-se atualmente uma grande atividade por parte de países desenvolvidos, emergentes e em vias de desenvolvimento na pesquisa dos recursos mineral e biotecnológico marinhos, especialmente aqueles localizados em áreas internacionais, que representam um grande interesse estratégico para os países interessados em ampliar suas influências políticas em áreas oceânicas.

3 "Área" – área internacional declarada como patrimônio comum da humanidade, a qual guarda recursos de elevados valores econômicos e estratégicos, situada além da plataforma continental dos países, gerenciada pela Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos da ONU que organiza e controla sua exploração e tem a competência de adotar regras, regulamentos e procedimentos para as atividades de pesquisa, prospecção e lavra dos recursos minerais assumidos como patrimônio comum da humanidade.

O Brasil desenvolve um programa de pesquisa para a prospecção e exploração de recursos minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial, buscando identificar e avaliar a potencialidade mineral de áreas com importância econômica e estratégica, além do limite de suas águas jurisdicionais. Com esta finalidade, vem realizando o reconhecimento geológico para o levantamento da potencialidade mineral dos depósitos de crosta cobaltífera na região da Elevação do Rio Grande, primeira desse gênero efetuada pelo Brasil, e que terá o propósito específico de, futuramente, requerer junto à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISBA) uma área para prospecção e exploração mineral, conforme estabelece a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Das plataformas localizadas na Zona Econômica Exclusiva e, portanto, na Amazônia Azul, extraímos aproximadamente 88% da nossa produção de petróleo, cerca de 2 milhões de barris por dia o que, a preços conservadores, é da ordem de US\$ 2 bilhões por mês.

As recentes descobertas de petróleo nas camadas localizadas abaixo das camadas de sal (pré-sal) estão dentro da área marítima considerada Zona Econômica Exclusiva do Brasil. É possível que novas reservas sejam encontradas ainda mais distantes do litoral brasileiro.

Os campos petrolíferos do pré-sal se estendem entre o litoral dos Estados do Espírito Santo até Santa Catarina, com profundidades que variam de mil a dois mil metros de lâmina d'água e entre quatro e seis mil metros de profundidade no subsolo, chegando portanto até oito mil metros da superfície do mar.

Apenas com a descoberta dos três primeiros campos do pré-sal, Tupi, Iara e Parque das Baleias, as reservas brasileiras comprovadas, que eram de 14 bilhões de barris, aumentaram para 33 bilhões de barris. Além destas existem reservas prováveis de 50 a 100 bilhões de barris.

Quanto ao gás natural, os grandes depósitos descobertos na bacia de Santos e no litoral do Espírito Santo viabilizam a consolidação do produto no mercado brasileiro como "combustível do século XXI". Atualmente, a produção de gás natural, no mar, é da ordem de 17 mil m³/dia, com reservas superiores a 234,6 bilhões de m³.

A atividade pesqueira é outra potencialidade da Amazônia Azul. No mundo, o pescado representa valiosa fonte de alimento e de geração de empregos. Em termos de futuro, estima-se que, até 2020, a produção pesqueira mundial cresça 40%, saindo das atuais 100 milhões de toneladas, para 140 milhões. No Brasil, a aquicultura é o principal macro-vetor da produção pesqueira, com o cultivo de espécies em fazendas no litoral e em águas interiores.

O potencial econômico da Amazônia Azul não se esgota nas três atividades acima mencionadas. Poderíamos ainda citar os recursos biotecnológicos presentes nos organismos marinhos, a navegação de cabotagem, o turismo marítimo, os esportes náuticos, e, no futuro, a exploração dos nódulos polimetálicos existentes no leito do mar.

Os recursos minerais marinhos constituem um grande filão econômico. Depósitos de minerais pesados, derivados da erosão de rochas continentais, como ouro, platina, magnetita, óxidos de titânio e mesmo diamantes, são explorados em diversas partes do mundo. Tailândia, Malásia e Indonésia, por exemplo, exploram os depósitos de cassiterita em suas plataformas continentais há mais de um século. Japão e Nova Zelândia extraem magnetita do mar. No Alasca e no Oregon (EUA), a exploração do ouro é feita nas praias.

Existem, ainda, potencialidades menos tangíveis, como os nódulos polimetálicos no leito do mar. Eles são, basicamente, concentrações de óxidos de ferro e manganês, com significativas concentrações de outros elementos metálicos, economicamente importantes, como níquel, cobre e cobalto. Conhecidos desde o século XIX, sua exploração é ainda economicamente inviável. No entanto, considerando-se o exemplo do mineral mais explorado nos oceanos, o petróleo, que aplica a mais sofisticada tecnologia e apresenta os mais altos custos da indústria extrativista de bens minerais do mundo, a exploração dos nódulos polimetálicos tem amplas perspectivas de se viabilizar no futuro.

No leito marinho, de fato, repousam diversos minerais valiosos, e o interesse por eles vem crescendo no mundo todo.

ZPCAS e Área Livre de Armamento Nuclear

Ressaltado o valor econômico do Atlântico Sul para o Brasil e, analogamente, para os demais Estados ribeirinhos, devemos destacar a iniciativa levada a efeito por estes países em 1986.

Em Outubro daquele ano foi criada a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul ou, simplesmente, ZPCAS, iniciativa do Brasil, com o apoio da Argentina, enfocando a cooperação econômica e cultural Sul-Sul, e integrada pelos países da costa Leste da América do Sul e os da costa Oeste da África.

Em um mundo caracterizado pelos processos de globalização e regionalização, a ZPCAS é uma das estruturas que reúne todos os países da bacia do Atlântico Sul e se apresenta como um cenário favorável para entrelaçar projetos a partir de soluções comuns e apoio mútuo, para fazer frente aos conflitos que poderão surgir.

Pode-se afirmar que a iniciativa brasileira apoiou-se em expectativas muito elevadas, identificando diversas áreas de cooperação. Entretanto, a sua ativação se limitou a certas questões “prioritárias”, tais como a criação de uma zona livre de armas nucleares, a proteção do ambiente marinho e o combate ao tráfico de drogas e de armas.

Se considerarmos a assinatura do “Tratado do Tlatelolco” em 1967, que promulgou a “Proscrição das Armas Nucleares na América Latina e no Caribe”, do “Acordo da Pelindaba” em 1996, conhecido como “Tratado de Desnuclearização na África”, e a ratificação, por todos os países da ZPCAS, do “Tratado de Não-Proliferação de Armas Nucleares”, o Atlântico Sul é a maior área do planeta a ostentar o *status* de livre de armas nucleares.

Em complemento, vale a pena destacar os esforços levados a efeito no âmbito estratégico da ZPCAS, como a cooperação marítima entre as Marinhas do Brasil, da Argentina, do Uruguai e da África do Sul, em exercícios navais regulares, a exemplo do “Atlasur”.

O Atlântico Sul e a cooperação entre seus membros figura na agenda do governo brasileiro como assunto prioritário. Há uma expectativa de vivificar os processos de cooperação, e esta percepção se apresenta sob a ótica de fortalecimento dos Estados membros da ZPCAS, por meio de mecanismos que propiciem o enfrentamento da concorrência das nações mais desenvolvidas, mediante a obtenção de mais espaço nos fóruns de negociação.

Assim, a ZPCAS aparece mais como um fomentador de acordos e disseminador da idéia de cooperação do que um espaço para ação conjunta. Não se propõe a ser uma organização de integração regional por falta de uma composição que permita tal ação, apresentando-se então como uma instância de discussões sobre cooperação e interação no Atlântico Sul e como única estrutura que reúne todos os países dessa região.

Apesar de existirem vínculos e interesses de diversas naturezas a sustentar a manutenção e o fortalecimento das relações transatlânticas, a emergência da China e da Índia, em cenário que assiste o surgimento de novo pólo de poder no continente asiático, permite suscitar um desvio do centro de gravidade das relações internacionais do Atlântico para o Pacífico. Tal deslocamento vem recebendo a denominação de Pós-Atlantismo.

O mundo transatlântico ainda não foi anulado pelo Pacífico, mas já perdeu a prevalência absoluta. Por isso, não se faz referência ao sistema centrado no Pacífico, mas sim em um sistema pós-Atlântico.

4 Primeiro instrumento internacional a definir uma região (a América do Sul) como zona desnuclearizada.

Considerações Finais

A importância do Atlântico Sul deriva de sua principal característica de rota no transporte marítimo internacional.

Por Convenção Internacional, as responsabilidades do Brasil no Atlântico Sul não se limitam à Amazônia Azul. Temos o compromisso de realizar operações de busca e salvamento em uma extensa área marítima, que avança pelo Oceano Atlântico, representando uma vez e meia a área do território brasileiro.

Os interesses brasileiros na plataforma continental e na "Área" são enormes, envolvendo a produção de petróleo e gás, a pesca, a exploração de nódulos polimetálicos e calcário marinho. A retirada do fundo do mar da maioria desses minerais ainda precisa superar desafios científicos, tecnológicos e ambientais consideráveis, cuja complexidade aumenta quanto mais fundo ou longe da costa eles estiverem.

Para os três países sul-americanos e os vinte e um africanos que compõem a ZPCAS, tal organismo constitui um importante ambiente para o desenvolvimento e intercâmbio comercial, constituindo uma zona de paz e de segurança, livre de armas nucleares.

E, finalmente, importa destacar que, na Política de Defesa Nacional, o Brasil considera o Atlântico Sul como uma área prioritária, pelo potencial de riquezas minerais e posicionamento geoestratégico das linhas de comunicações marítimas, bem como pela vulnerabilidade de sua fronteira marítima.