

Fragata "Defensora" em ação de presença em área de plataforma de petróleo. À direita, o Navio-Aeródromo Multipropósito "Atlântico"

Fotos: Marinha do Brasil

# BRASIL MARÍTIMO: TRIPLO IMPERATIVO ESTRATÉGICO

*Versão resumida do artigo publicado originalmente na Revista Segurança & Defesa, edição nº 146, de 2022.*

O Brasil começou pelo mar, e, desde então, o peso específico dos nossos ativos e interesses marítimos cresce continuamente, como veremos. Se descurarmos do desenvolvimento e da proteção de nossas potencialidades marítimas, corremos o risco de sermos um eterno “País do futuro”, suscetível aos interesses de outras nações estrategicamente ativas, a condicionar o nosso presente.

---

Luciano Ponce Carvalho Judice\*

**A**ssim, no contexto atual de “paz nuclear” – que não evitou a Guerra da Ucrânia, uma disputa clausewitziana Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) vs Federação Russa, com reflexos mundiais –, este artigo visa estimular o pensamento nacional para a promoção do desenvolvimento proporcional de nossas potencialidades e interesses no mar, isto é, do Brasil Marítimo. Assumir essa postura estratégica consiste em um triplo imperativo: pela essencialidade para a nossa sobrevivência; para a prosperidade de nossa sociedade e pelas vulnerabilidades que demandam uma defesa marítima de amplo espectro, eficiente e aprofundada.

## **SOBREVIVÊNCIA**

Duas expressões do Poder Marítimo, perceptíveis desde o início da nossa civilização, são a defesa e intercomunicação marítimas. Nesse sentido, o Almirante estadunidense Mahan, teórico que postulou o conceito de Poder Marí-



timo no final do século 21, pontuou que Marinhas de comércio e de guerra se influenciam mutuamente, e a prosperidade de uma induz o fortalecimento da outra.

Na navegação de longo curso, empresas de navegação ancoradas nacionalmente são imprescindíveis. Vale citar aqui o fato recente de que uma das maiores Companhias de Navios Porta-contêineres do mundo, a MSC, anunciou a interrupção de operações na América do Sul e no Brasil – as razões alegadas seriam a violação das cargas sob sua responsabilidade nos portos para efeito de tráfico de drogas. O Brasil foi detentor de uma das maiores Marinhas Mercantes do mundo no passado, sob a inspiração de patriotas empreendedores como o Barão de Mauá e o Almirante Artur Silveira da Motta, o Barão

de Jaceguai. Por que não voltar a sê-lo?

Além da intercomunicação, a função de exploração do Poder Marítimo despontou mais nitidamente a partir da segunda metade do século 20, com o desenvolvimento da extração de hidrocarbonetos *offshore*, isto é, no mar, atividade na qual o Brasil é líder mundial. Se dependíamos das vias marítimas para obter insumos dos quais não somos autossuficientes, com a produção de caráter energético compreendemos porque, ontem, hoje e sempre, somos um Brasil cada vez mais marítimo.

Não é à toa que a grande aliança militar ocidental, a OTAN, detém o conceito de Segurança Energética, definido pela primeira vez em evento de cúpula daquela Organização em Bucareste (2008), inclusive para reduzir a vulnerabilidade de seus Estados-membros ao uso político da energia, agora em maior evidência por parte da Federação Russa, como reação às sanções comerciais e financeiras do Ocidente.

No Brasil, praticamente 45% da oferta interna de energia derivam de hidrocarbonetos, sendo 33,1% de petróleo e derivados e 11,8% de gás natural. Se ponderarmos esse percentual com os dados disponíveis do último boletim mensal de produção da Agência Nacional do Petróleo (ANP) – em janeiro de 2022, os campos marítimos foram responsáveis por 97,2% e 87,3% do petróleo e gás natural produzidos no País –, entendemos que a riqueza da Amazônia Azul responde pelo fornecimento de quase metade da energia ofertada no Brasil, e é necessária à nossa sobrevivência.

Vale lembrar que, no início de fevereiro de 2022, a Comissão Europeia declarou, em uma nova taxonomia, que o gás e a energia nuclear passaram a ser considerados fontes energéticas “verdes”, ou seja, climaticamente neutras. Adotando essa mesma “régua”, o Brasil, líder no uso

### Repartição da Oferta Interna de Energia (OIE) 2020



Considerando os números do Balanço Energético Nacional 2021, dispostos no quadro, e que 97% do petróleo e 87% do gás natural advêm de campos marítimos (dados da ANP), temos que quase metade da energia produzida no Brasil provém do mar

Fonte: EPE

**O Navio Mercante Panamax "Anita Garibaldi",  
da Transpetro, subsidiária da Petrobras**

Foto: Transpetro



de fontes renováveis em sua matriz energética – com 48,4 % do total, em face de 13,8% apurado no mundo e 11,8% nos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)–, atingiria mais de 60% de “energias verdes” em sua matriz.

## PROSPERIDADE

Realçemos o papel histórico da Marinha do Brasil (MB) – braço militar do Brasil Marítimo –, como bastião da “maritimidade” nacional, pela sua importante contribuição para a organização da pesca no País, cuja continuidade de esforços demanda um processo de conscientização estratégica a ser cultivado em toda a sociedade brasileira. Assim, no início do século passado, a MB planejava a missão do Cruzador “Bonifácio” (1919-1923), a percorrer todo o litoral brasileiro. Navio comandado pelo Capitão de Fragata Frederico Vilar, o qual organizou os pescadores em colônias, buscando integrar esses tradicionais homens do mar ao esforço nacional.

Convém lembrar ainda que uma Marinha Mercante é um item crítico para o funcionamento do País, considerando que, no caso brasileiro, 95% do nosso comércio internacional é realizado por vias marítimas. Nesse sentido, as despesas anuais de bilhões de reais de fretes pagos às empresas de navegação internacionais impactam o resultado do balanço de pagamentos do Brasil frente ao exterior. Por outro lado, poderiam reverter em receitas ao País, na medida em que procurássemos atingir um razoável percentual de nacionalização de nosso tráfego marítimo internacional. É digno de nota mencionar que o modal de transporte marítimo apresenta o menor custo logístico a distâncias inter-regionais, de forma que merece ser desenvolvido em sua plenitude.

Ademais, além do tradicional uso do mar

**A imagem à direita nos remete ao fato de que a MB deu sua contribuição, no início do século 20, para organizar a atividade de pesca no País, por meio de colônias de pescadores**

Foto: Conselho Municipal do Desenvolvimento da Pesca e Aquicultura de Itajaí



como meio de transporte e da pesca, hoje apresentam-se novas perspectivas de usufruto sustentável da Amazônia Azul. Essa riqueza tem se manifestado na exploração de hidrocarbonetos *offshore*, que, pela relevância dos recursos obtidos, evidencia a acentuada dependência do Poder Energético nacional ao Brasil Marítimo. Essa expressão básica de poder dependeria de três requisitos: consciência estratégica; insumos energéticos – uma fragilidade evidenciada em países como a Alemanha e o Japão, aliás, desde a Segunda Guerra Mundial (2ª GM) – e capacitação tecnológica. Temos competência tecnológica e insumos energéticos, cabendo realçar a necessidade de acurar a nossa visão estratégica, que deve incluir nosso patrimônio marítimo.

Nesse sentido, vale refletir sobre o que se ouve com frequência na mídia contemporânea: o petróleo perderia o seu valor em pouco tempo devido a um rápido processo de substituição pelas fontes renováveis. Por que então o petróleo tipo *Brent* ultrapassou US\$100 por barril, impulsionado pela Guerra da Ucrânia? Vale nos perguntarmos: se o ciclo do carvão não acabou, tendo o ciclo do petróleo iniciado há mais de século, por que este último acabaria, justo agora que a Europa considera o gás, extraído frequen-

temente em associação ao primeiro hidrocarboneto, como "energia verde"?

O fato é que a Secretária de Energia dos EUA, Jennifer Gramholm, recentemente solicitou ao Brasil o aumento da produção de petróleo e gás, que atualmente ultrapassa a ordem de três milhões de barris de óleo equivalente – unidade de medida que combina a produção de óleo e de gás –, o que é possível devido à existência de “mega campos” marítimos do Pré-sal. Nas Américas, e portanto fora da Eurásia historicamente conflagrada, a produção do Polígono do Pré-sal da Amazônia Azul, devido aos grandes volumes extraídos por poço e pelos sucessivos incrementos tecnológicos obtidos nas águas profundas – cujas reservas recuperáveis foram estimadas em mais de 170 bilhões de barris de petróleo, conforme estudos do Prof. Dr. Cleveland Jones, quase um “Irã” de petróleo –, possui um *lifting cost* (custo de produção) bem inferior ao do óleo derivado do xisto betuminoso do Canadá, do petróleo pesado da Venezuela, e mesmo do *shale oil* dos EUA extraído em terra.

A reclassificação das “energias limpas” pela Comunidade Europeia também nos leva a refletir sobre o modesto percentual de contribuição da energia nuclear na matriz nacional, correspondendo a apenas 1,3% de nossa oferta de energia interna. Daí decorre que é oportuna a contribuição da MB no desenvolvimento da matriz nuclear brasileira, pela possibilidade de uso dual de seu Programa Nuclear.

Assim, em um contexto em que o Brasil vem se afirmando como uma potência energética “extra-Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP)”, há uma clara oportunidade de a Petrobras reinvestir parte de seus lucros em energia nuclear, fonte estável e “limpa”, como a própria Comissão Europeia acaba de reconhecer. Em um movimento análogo ao que os EUA fizeram na segunda metade do século passado, inspirando-nos no projeto da arma submarina com propulsão nuclear, capitaneado pelo Almirante estadunidense Rickover, transposto para aplicações civis, é oportuna uma aliança estratégica e mobilizadora

entre a MB e a Petrobras. A empresa tem capital e pendor para investir em energia, e a Marinha tem um exitoso Projeto Nuclear autóctone de geração nucleoeleétrica para propulsão de submarinos, à disposição das demais necessidades estratégicas do Brasil.

Tomemos o exemplo motivador da reação da França à crise do petróleo de 1973, que, em quinze anos, elevou a proporção de eletricidade gerada a partir de usinas nucleares de 7% (1975) para 75% (1990). É digno de nota que a França tem os preços de eletricidade mais baixos dentre os países da Europa Ocidental, cerca de 40% inferiores aos da Alemanha, líder em energia eólica e solar, fontes de baixa densidade energética. Por contraste, a Alemanha encontra-se em um dilema, consoante sua decisão de desativar sua última usina nuclear no corrente ano, sendo uma costumaz importadora de energia elétrica da Europa, sem esquecer do gás russo, em meio à Guerra da Ucrânia – a Bélgica acaba de anunciar que postergou em dez anos o abandono da energia nuclear.

## VULNERABILIDADE

Ativos marítimos dispostos em águas internacionais são alvos fáceis e suscetíveis ao princípio da polaridade – brevemente mencionado, mas não desenvolvido por Clausewitz –, que acabou por provocar a perda de 42 navios mercantes e milhares de homens do mar brasileiros na 2ª GM, em sua versão indireta. Na polarização direta, temos a dinâmica de “duelo”, em que os contendores aplicam a força sobre os adversários predefinidos. Na sutil polarização indireta, se dá uma dinâmica em que um ator faz um movimento em que indiretamente impacta os objetivos de outrem, até que este reage, provocando um efeito “cabo de guerra”. Nessa lógica conflitiva, não éramos inimigos das potências do Eixo à época, mas nossos produtos exportados por via marítima foram considerados alvos militares pelos alemães, e incluídos em sua campanha submarina ampliada.

Hoje, a internacionali-



**Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul: estações fixas de Automatic Identification System (AIS)**

Foto: Marinha do Brasil

**Amazônia Azul: região marítima, de extensão comparável à Amazônia Verde, compreende uma faixa que pode chegar, no prolongamento do subsolo marinho, até 350 milhas náuticas da costa – na qual o Brasil, pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar, possui direitos soberanos patrimoniais de exploração e usufruto econômico** – Foto: Marinha do Brasil

zação dos navios, tripulações, cargas, seguros e resseguros que trafegam por nossos portos sugere a cooperação internacional no provimento da segurança marítima desse tráfego, mas em nossa Amazônia Azul, a responsabilidade defensiva primária por essa ação é do Brasil.

O setor *offshore* nacional também requer atenção. Sabemos que mais de três quartos da produção de hidrocarbonetos do Brasil provêm do Polígono do Pré-sal – área estratégica definida na Lei nº 12.351/13, devido às grandes reservas nela contidas, associadas ao baixo custo de produção. Somente no Campo de Tupi, situado na Bacia de Santos do Pré-sal, a 300 km da costa, são extraídos um terço dos hidrocarbonetos do Brasil, em cerca de uma dezena de Unidades Estacionárias de Produção (UEP). Se a produção do Pré-sal for direcionada preponderantemente para uma grande potência, é plausível que a potência antagonista preveja em seus planos considerar nossas infraestruturas *offshore* como objetivos militares, contribuintes do esforço de guerra oponente.

Recorrendo à História, vale observar o entorno geopolítico da Ucrânia atualmente conflagrada, que forneceu facções que lutaram ao lado dos nazistas alemães na 2ª GM, lembrando que ativos energéticos situados no Cáucaso e na Romênia condicionaram o desenrolar daquele grande conflito. Segundo historiadores contemporâneos, a conquista de Stalingrado não era



um troféu político, mas sim uma tentativa de garantir proteção do flanco para avanço até o precioso petróleo do Cáucaso, enquanto se tentava cortar o fluxo energético via Rio Volga para as forças russas. Numa fase posterior de ofensiva soviética, entre setembro e outubro de 1944, foram os russos que partiram para a tomada de Ploesti, na Romênia, cidade que concentrava o principal polo de produção e refino de petróleo. A partir dali a derrota alemã estaria definida, mesmo com razoável capacidade de produção industrial subterrânea. Citemos ainda duas operações alemãs frustradas em que a falta de combustível ficou patente, na 2ª GM: tentativa, pelo Marechal Von Manstein, de rompimento do cerco dos trezentos mil homens do VI Exército de Paulus em Stalingrado, e as contraofensivas alemãs nas Ardenas e na Polônia no final da guerra, com escasso apoio aerotático da *Luftwaffe* alemã.

O exemplo histórico citado ocorreu em tempo de guerra, mas nos remete às ameaças e desafios de toda ordem, não só estatais, que podem acometer os nossos ativos e infraestruturas marítimas críticas nos tempos de “Paz Híbrida” que vivemos.

Nesse sentido, um atentado a uma infraestrutura altamente inflamável do Pré-sal pode interromper uma produção marítima, o que, numa



**À esquerda, Laboratório de Geração Nucleoelétrica de Aramar-SP, em consecução ao Programa Nuclear da Marinha, com evidente potencial de emprego para geração elétrica urbana, em prol do desenvolvimento do País.**

Foto: Marinha do Brasil

conta rápida, com o barril do petróleo custando mais de cem dólares, pode chegar em poucos dias a superar bilhões de reais de perda de faturamento sendo que, em torno, 30% das receitas são participações governamentais. Agrava o fato de que não temos estoques estratégicos de hidrocarbonetos no País – embora um Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis esteja previsto em lei desde 1991, a partir da crise provocada pela primeira Guerra do Golfo. Motivações para atentados podem ser híbridas, por ganhos econômicos – fazendo disparar o seguro e o resseguro do setor *offshore*, além do preço internacional da commodity –, interesses estatais, ideológicos, criminosos, quicá acumulados.

Em 30 de dezembro de 2013, a MB recebeu a notícia de suspeita de uma bomba em uma plataforma de petróleo localizada na Bacia de Campos, a 230 quilômetros de Macaé (RJ). Foram mobilizadas três embarcações, helicópteros e centenas de militares, além de agentes das Polícias Federal e Civil do RJ. O alarme era falso, e a interrupção das atividades da plataforma durou pouco tempo, mas esse incidente nos leva a refletir sobre as vulnerabilidades das infraestruturas críticas da Amazônia Azul.

Mais recentemente, ocorreu um grande vazamento de óleo que atingiu inicialmente a costa brasileira e deixou reflexos negativos até o ano de 2020. Esse incidente correspondeu a um crime ambiental continuado no tempo, que em sua extensão máxima atingiu mais de 130 municípios em nove estados da Região Nordeste, além do Espírito Santo e do Rio de Janeiro.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS: ACREDITANDO NO BRASIL MARÍTIMO

Em adição a características como a pujança do nosso agronegócio, que levaram, por exemplo, o Almirante Caminha, no início dos anos 80 do Século 20, a alinhar o Brasil entre potências terrestres, como a França e a Rússia, a maritimidade brasileira é cada vez mais marcante, o que demanda renovar nossa visão estratégica.

A História nos recorda que nosso tráfego marítimo foi atacado no passado e, hoje, ativos energéticos são objetos de interesse e cobiça internacional, fato evidenciado com a guerra em curso na Ucrânia. Nesse sentido, mencionamos o insucesso da Alemanha na 2ª GM e seu dilema energético atual nesse conflito, fazendo um paralelo com as potencialidades e vulnerabilidades do Brasil Marítimo.

A Estratégia nos ensina que o pensamento

soberano deve preceder e informar a configuração de meios, a qual, ao seu turno, orienta os sistemas de aquisição de Defesa. Assim, para inspirar nosso pensamento voltado para ações estratégicas decorrentes, convém reavivar nossa mentalidade marítima. Essa deve ser entendida como o “grau de conscientização da sociedade e decisores governamentais sobre a importância do Poder Marítimo e de seus elementos constituintes, bem como o sentimento de pertencimento dos homens e mulheres à comunidade marítima brasileira, cuja interação sinérgica favorece a ampliação desse Poder em prol dos interesses nacionais” (PEM 2040).

O sentimento de pertencimento se desenvolve no plano da sociedade brasileira, de onde emergem renovadas forças vivas do Poder Marítimo, como trabalhadores de diversas especialidades que apoiam a operação dos Navios-Plataforma do setor *offshore* brasileiro – mais 23 mil homens do mar, extra rol de equipagem, recentemente enquadrados como marítimos por força da Convenção Internacional do Trabalho Marítimo (CTM 2006), ratificada e promulgada recentemente pelo Brasil –, em acréscimo aos tradicionais marinheiros, oficiais e praças, ligados ao transporte marítimo, reservistas da Marinha do Brasil.

Como exemplo prático da instrumentalidade da mentalidade marítima, inafastável da segurança e defesa do Brasil, em apoio às decisões governamentais, poderíamos citar a indução do aperfeiçoamento da legislação do Regime de Partilha aplicado às reservas de hidrocarbonetos do Pré-sal. Se, de um lado, visou-se ao incremento da arrecadação do País, de outro, suprimiu-se a parcela de *royalties* destinada à MB para provimento da necessidade de proteção marítima — uma necessidade triplamente imperiosa, como vimos, e que poderia financiar o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz).

Enfim, no ano do Bicentenário de nossa Independência, avaliamos ser oportuno tecer essas breves linhas, que não esgotam toda uma gama de atividades e necessidades de proteção e zoneamento espacial marinho. Dos esportes a velejo e a remo às estratégicas reservas do Pré-sal e às grandes bacias ribeirinhas, somos um País, ontem, hoje e sempre, inexoravelmente conectado ao mundo pelo mar e hidrovias. Acreditemos no Brasil Marítimo. ■

---

\* Capitão de Mar e Guerra, membro da Associação Brasileira de Estudos de Defesa