

ALÉM DA AMAZÔNIA AZUL: PROJEÇÃO ESTRATÉGICA DO BRASIL NO ATLÂNTICO SUL^(*)

EDUARDO ITALO PESCE^(**)
Professor

SUMÁRIO

Introdução
Considerações estratégicas
Segurança das atividades marítimas
Áreas marítimas de interesse para o Brasil
Uma Marinha para o Atlântico Sul
Cooperação marítima regional
Conclusão
Tabelas

INTRODUÇÃO

O Atlântico Sul foi rota marítima obrigatória rumo ao Índico e ao Pacífico, até que a abertura dos canais de Suez (1869) e do

Panamá (1914) concentrasse o fluxo do comércio marítimo ocidental no Mediterrâneo e no Atlântico Norte. Durante o século XX, o Atlântico Sul permaneceu como “o mais pacífico dos oceanos”, apesar de ações isola-

^(*) Texto-base para a participação do autor no Seminário “Atlântico Sul: ameaças e oportunidades” – Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra (CEE/ESG) – Rio de Janeiro, 31/10/2011.

^(**) Pós-graduado em Relações Internacionais, professor do Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Cepuerj), pesquisador associado do Núcleo de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense (Nest/UFF), colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval (Cepe/EGN) e colaborador assíduo da *Revista Marítima Brasileira*, da revista *Segurança & Defesa* e do jornal *Monitor Mercantil*.

das de superfície, nas Primeira e Segunda Guerras Mundiais, e da campanha submarina do Eixo, na Segunda Guerra Mundial.

O Atlântico Sul voltou a ganhar certa importância na época dos “superpetroleiros”, durante os anos 70 do século passado, em função da primeira crise do petróleo e da interrupção temporária do tráfego de navios pelo Canal de Suez. Entre abril e junho de 1982, tornou-se cenário de um conflito armado entre Argentina e Reino Unido pela posse das Ilhas Malvinas (Falklands). É provável que o isolamento geopolítico desse oceano esteja chegando ao fim.

Além de examinar as possíveis ameaças marítimas ao Brasil e as vulnerabilidades estratégicas do País no mar, o presente trabalho enfatiza a necessidade de um Poder Naval polivalente, capaz de atuar em toda a extensão do Atlântico Sul, bem como no Caribe e em parte do Pacífico Sul. O texto baseia-se em fontes e bibliografia ostensi-

vas, sendo as conclusões e os conceitos de caráter pessoal.

CONSIDERAÇÕES ESTRATÉGICAS

Diante da incerteza atual e da dificuldade em definir com precisão os interesses nacionais e identificar as ameaças externas a tais interesses, a definição das estratégias e dos meios militares para a Defesa Nacional deve basear-se na identificação das vulnerabilidades estratégicas do Brasil. Isso é válido para o Poder Naval, assim como para os demais componentes da Expressão Militar do Poder Nacional.

As possíveis ameaças marítimas ao Brasil e as vulnerabilidades estratégicas do País no mar, no contexto estratégico atual, são mostradas na Tabela nº 1. A extensão das águas sob jurisdição nacional, assim como a dependência do tráfego marítimo e de fontes de energia (petróleo) situadas na

Tabela nº 1:
BRASIL, AMAZÔNIA AZUL E ATLÂNTICO SUL
Possíveis ameaças e vulnerabilidades estratégicas

POSSÍVEIS AMEAÇAS	Terrorismo marítimo	
	Pesca ilegal e predatória	
	Ilícitos transnacionais	Pirataria marítima Narcotráfico Imigração ilegal Tráfico de armas, animais e pessoas Contrabando e descaminho
	Ilícitos nacionais	Roubo armado a navios Infrações de tráfego marítimo
	Crimes ambientais	
	Emergências	Busca e salvamento (SAR) Epidemias e pandemias Catástrofes e crises humanitárias
	Forças navais hostis	Capacidade dissuasória Capacidade de emprego dos meios
VULNERABILIDADES ESTRATÉGICAS	Instalações críticas e concentrações demográficas ao longo da costa Grande dependência econômica do mar Elevado número de plataformas de extração de petróleo e gás Grandes extensões de mar a serem monitoradas e protegidas Carência de meios suficientes para garantir a capacidade de reação	

FONTE: ÖBERG, Elis Treidler. Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) – Seminário sobre a Amazônia Azul. Rio de Janeiro: Escola Naval, 14 e 15 out. 2010.

Plataforma Continental ou no exterior, é crítica para a defesa do País.

O incremento da produção petrolífera das reservas localizadas nas bacias sedimentares dos litorais da América do Sul e da África Ocidental pode aumentar a importância estratégica do Atlântico Sul, contribuindo para a redução da dependência dos Estados Unidos e demais países ocidentais em relação ao petróleo do Oriente Médio. Tal perspectiva talvez seja acelerada pelo possível aumento da instabilidade política naquela região.

Sem incluir o potencial do pré-sal brasileiro, a produção diária de petróleo no mar na América do Sul pode crescer de 2,5 milhões de barris em 2005 para 6,1 milhões de barris até 2030 (crescimento de 144%). No mesmo período, a produção no litoral da África pode passar de 4,9 milhões a 12,4 milhões de barris por dia (crescimento de 153%). Em futuro breve, a evolução das tecnologias de extração de recursos minerais do leito marinho permitirá também o aproveitamento dos nódulos polimetálicos.

O progressivo aumento do comércio internacional, cada vez mais dependente do transporte marítimo, levou à estruturação de um sistema fortemente globalizado e essencialmente transnacional de uso econômico dos mares. O símbolo de tal sistema é o contêiner de dimensões padronizadas, empregado quase universalmente no transporte de cargas de diferentes tipos.

Qualquer que seja sua bandeira, o navio mercante frequentemente é proprieda-

de de um conglomerado multinacional, enquanto a carga pertence a outro e o seguro é feito por um terceiro. A tripulação geralmente procede de diversos países. A qual desses caberia dar proteção ao navio e sua carga, assim como à tripulação, contra possíveis ameaças?

SEGURANÇA DAS ATIVIDADES MARÍTIMAS

Em julho de 2004, entrou em vigor um conjunto de normas internacionais aprovadas pela International Maritime Organization (IMO), referentes à proteção do tráfego marítimo e das instalações portuárias contra ataques terroristas e outras ameaças. Essa regulamentação constitui o International Ship and Port Facility Security Code (mais conhecido como ISPS Code).

A complexidade da tarefa de garantir a segurança do tráfego marítimo e das atividades ligadas ao uso econômico do mar, em escala global, justifica a adoção de soluções cooperativas, pois a segurança de cada nação está cada vez mais ligada à segurança do sistema internacional e pode ser afetada por qualquer ameaça ao uso dos mares.

Atualmente, mais de 2 bilhões de pessoas vivem a distâncias de até 100 km de uma linha costeira. Pelos mares circulam aproximadamente 50 mil navios de porte oceânico, que transportam 80% do comércio mundial. Todos os anos, quase 2 bilhões de toneladas de petróleo (60% de todo o petróleo produzido) são transportados por via marítima.

O incremento da produção petrolífera das reservas localizadas nas bacias sedimentares dos litorais da América do Sul e da África Ocidental pode aumentar a importância estratégica do Atlântico Sul

A economia mundial respira por via marítima, e o Brasil – ao contrário do que pensam alguns – depende do mar para sobreviver. Pelo mar passam 95% de nosso comércio exterior e quase todo o petróleo (inclusive derivados) que importamos, e do mar são extraídos 83% do petróleo que produzimos. Na última década, nosso país gastava anualmente com fretes marítimos US\$ 7 bilhões, dos quais apenas 3% eram transportados em navios de bandeira brasileira.

Após um longo período sem receber investimentos adequados, os portos brasileiros (com poucas exceções) tornaram-se obsoletos, e a Marinha Mercante nacional ficou praticamente limitada à navegação interior, ao transporte de graneis (líquidos e sólidos) e ao apoio à indústria petrolífera *offshore*. Isso tornou urgente a adoção de medidas concretas, para reverter rapidamente tal situação. As medidas adotadas até agora têm sido relativamente lentas em apresentar resultados.

ÁREAS MARÍTIMAS DE INTERESSE PARA O BRASIL

Há alguns anos, a Marinha do Brasil vem chamando atenção para a existência de uma segunda Amazônia, a “Amazônia Azul”, constituída pelo Mar Patrimonial de 200 milhas marítimas (370 km) e pela Plataforma Continental de até 350 milhas marítimas (648 km) de largura. Esta área representa um total de quase 4,5 milhões de km², aumentando em mais de 50% a área do território nacional.

Além da “Amazônia Azul”, a fronteira marítima Brasil-África e as vias de acesso ao Atlântico Sul também são áreas estratégicas de importância fundamental para o País. Segundo a Política de Defesa Nacional (PDN) aprovada em 2005, o entorno estratégico do Brasil abrange a América do Sul, o Atlântico Sul, a África Ocidental e Meridional, a Antártica e os países-membros da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP).

É essencial que o Brasil disponha de meios

diversificados para exercer a vigilância e a defesa das águas sob jurisdição nacional, bem como manter a segurança das vias marítimas de comunicação e promover os interesses nacionais no exterior. As áreas marítimas estratégicas de maior importância para o Poder Naval brasileiro, em ordem decrescente de prioridade, são:

A – a *área vital* (que corresponde à “Amazônia Azul”) – inclui o Mar Territorial, a Zona Contígua (ZC), a Zona Econômica Exclusiva

(ZEE) e a Plataforma Continental (PC), com largura total de 200 a 350 milhas marítimas;

B – a *área primária* – abrange o Atlântico Sul, definido como a parte compreendida entre o paralelo de 16° N, a costa oeste da África, a Antártica, o leste da América do Sul e o leste das Pequenas Antilhas (excluindo o Caribe);

C – a *área secundária* – abrange o Mar do Caribe e o Pacífico Sul, definido este como a área compreendida entre o Canal de Beagle, o litoral da América do Sul, o meridiano de 85° W e o paralelo do Canal do Panamá; e

A economia mundial respira por via marítima, e o Brasil – ao contrário do que pensam alguns – depende do mar para sobreviver

★ ★ ★

Na última década, nosso país gastava anualmente US\$ 7 bilhões com fretes, apenas 3% eram transportados em navios de bandeira brasileira

D – as demais áreas do globo.

No desenvolvimento sequencial do Poder Naval brasileiro, a Estratégia Nacional de Defesa (END), editada em dezembro de 2008, propõe priorizar inicialmente a tarefa de negação do uso do mar, em relação às de controle de área marítima e de projeção de poder sobre terra. O emprego das forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais da Marinha do Brasil visaria às seguintes hipóteses:

I – defesa pró-ativa das plataformas petrolíferas, das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras;

II – prontidão para responder a qualquer ameaça, proveniente de Estados ou de forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio; e

III – capacidade de participar de operações internacionais de paz, fora do território e das águas jurisdicionais brasileiras, sob a égide das Nações Unidas ou de organismos multilaterais regionais.

Foram identificadas como críticas para a defesa da soberania e dos interesses nacionais a faixa litorânea que vai de Santos a Vitória (onde estão localizadas grandes reservas petrolíferas na plataforma continental), abrangendo os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo, e a área em torno da foz do Rio Amazonas.

As rotas marítimas de interesse imediato para o Brasil incluem a da América do Sul, com ramificações para o Pacífico, a América do Norte e a Europa, e as da África Ocidental e do Cabo da Boa Esperança. Nossos interesses comerciais estão cada vez mais se deslocando para a Ásia e pas-

sando a incluir países como China, Japão, Índia, Coreia do Sul e Indonésia.

UMA MARINHA PARA O ATLÂNTICO SUL

É comum perguntarem para que o Brasil precisa de uma Marinha de guerra com capacidade oceânica. Na verdade, nosso país possui três Marinhas em uma só: a Marinha oceânica (Esquadra); a tropa anfíbia da Marinha (Corpo de Fuzileiros Navais); e a Marinha costeira, fluvial e de atividades subsidiárias (Forças Distritais e Serviço Hidrográfico). Estas três ramificações

(cada qual com suas sub-ramificações) são igualmente importantes e necessárias.

O Brasil necessita de uma Marinha polivalente, capaz de operar em toda a extensão do Atlântico Sul, assim como no Caribe e em parte do

O Brasil necessita de uma Marinha polivalente, capaz de operar em toda a extensão do Atlântico Sul, assim como no Caribe e em parte do Pacífico Sul

Pacífico Sul, contando com os meios operativos e as instalações de apoio que forem necessários. Esta ênfase na capacidade oceânica não dispensa a necessidade de meios com características de emprego costeiro ou fluvial. Entretanto, as limitações orçamentárias que dificultam a modernização e o fortalecimento do Poder Naval brasileiro permanecem.

A carência de meios suficientes pode prejudicar, de forma concreta, o interesse nacional. Quando um oficial-general da Marinha do Brasil assumiu o comando do componente marítimo da Unifil (United Nations Interim Force in Lebanon), que opera no litoral do Líbano, não foi possível destacar nenhum navio de guerra brasileiro para aquela área. Uma situação constrangedora para um país que almeja ocupar um lugar permanente no Conse-

lho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU).

Para que as perspectivas de renovação do Poder Naval brasileiro, decorrentes da edição da END no final de 2008 e da divulgação do Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (PAEMB) em meados de 2009, se concretizem, as metas do PAEMB devem ser aprovadas pelo Congresso Nacional, adquirindo força de lei.

O novo PAEMB prevê um investimento total de US\$ 84,4 bilhões, dos quais US\$ 68,8 bilhões na moldura temporal 2010-2030 e US\$ 15,6 bilhões após 2030 (ver Tabela nº 2). Além da expansão dos meios operativos e do efetivo de pessoal, está prevista a criação de um segundo núcleo operativo de Poder Naval, sediado no litoral Norte/Nordeste do Brasil.

As ambiciosas propostas do PAEMB levaram alguns céticos a classificar tal plano como uma “lista de pedidos a Papai Noel”. A versão integral do PAEMB prevê um total de 282 navios e embarcações, 288 aeronaves e diversos tipos de armamento

e munição, além de material para o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), em quantidade suficiente para equipar duas divisões.

Na prática, o Brasil possui dois litorais, delimitados pela cintura Natal-Dacar e formando uma cunha apontada em direção à África. A área marítima setentrional (ao norte de Natal) defronta-se com o Atlântico Norte e a extremidade sudeste do Caribe, enquanto a meridional (ao sul de Natal) situa-se inteiramente no Atlântico Sul.

Um horizonte temporal até 2030 talvez não seja realista para a concretização do projeto de duplicação do principal núcleo operativo da Marinha do Brasil – atualmente constituído pela Esquadra e pela Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), ambas sediadas no Rio de Janeiro. Todavia, não há como negar a necessidade urgente de ampliar os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais da Marinha – assim como seu efetivo de pessoal militar.

O preparo do Poder Naval brasileiro deve enfatizar a capacidade de desempenhar múl-

Tabela nº 2:
Meios previstos no PAEMB
Custo total (em US\$ milhões)

PLANO DE EQUIPAMENTOS					
Meios	Distribuição				Total
	2010-2014	2015-22	2023-2030	Após 2030	
Navais	6.549,94	22.556,06	22.516,96	12.992,33	64.615,29
Aeronavais	1.011,10	3.039,00	4.230,60	1.340,20	9.620,90
CFN	446,86	867,37	177,60	–	1.491,83
Munição	806,09	2.861,41	3.578,01	1.293,18	8.538,68
Apoio e SSTA	134,47	37,59	–	–	172,06
TOTAL	8.948,46	29.361,43	30.503,17	15.625,71	84.438,76
Custo na moldura temporal 2010-2030: US\$ 68.813,05 milhões					

FONTE: PESCE, Eduardo Italo. “Plano de Equipamento e Articulação da Marinha do Brasil (PEAMB) 2010-2030: Perspectivas”. *Revista Marítima Brasileira* 130 (04/06): 73-88. Rio de Janeiro, abr./jun. 2010. **Observação:** A versão integral do PAEMB prevê um total de 282 navios e embarcações, 288 aeronaves e diversos tipos de armamento e munição, além de material de fuzileiros navais em quantidade suficiente para o equivalente a duas Divisões Anfíbias.

tiplas tarefas (ver Tabela nº 3). O Brasil necessita de pelo menos uma Esquadra balanceada, nucleada em um ou mais navios-aeródromos (NAe) e integrada por navios de combate de superfície, submarinos de propulsão nuclear e convencional e uma força anfíbia adequada, além dos indispensáveis navios de apoio logístico móvel.

O oposto disso – a opção por uma força naval constituída basicamente por submarinos e unidades ligeiras de superfície – corresponderia à transformação da Marinha do Brasil numa réplica em escala menor da Marinha soviética do final dos anos 50 do século XX. Isso poderia motivar percepções errôneas no exterior com relação aos objeti-

Tabela nº 3:
SUGESTÕES PARA UMA ESTRATÉGIA NAVAL
Segundo o Almirante de Esquadra (Refº) Mauro César Rodrigues Pereira

Objetivo/ Tarefa	Negação do Uso do Mar	Projeção de Poder	Controle de Área Marítima	Emprego Político do Poder Naval	Capacidade de Dissuasão (Poder Efetivo)
Impedir ataques ao continente desde a fronteira leste ou da Amazônia Azul	★	★	★		
Assegurar a liberdade de exploração pelo Brasil dos recursos de sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e de sua Plataforma Continental (PC)			★		
Manter abertas e seguras as rotas marítimas de interesse do Brasil		★	★		
Assegurar a preservação ambiental nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) e, em cooperação, na “Área”			★		
Manter abertas as rotas de acesso à Antártica		★	★		
Procurar unidade de ação naval com os países do entorno do Atlântico Sul				★	★

FONTE: PEREIRA, Mauro César Rodrigues. *Amazônia Azul: aspectos políticos e estratégicos*. Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) – Seminário sobre a Amazônia Azul. Rio de Janeiro: Escola Naval, 14 e 15 out. 2010.

vos estratégicos do País. O Brasil deve buscar ser percebido como aliado ou parceiro confiável, e não como provável adversário.

COOPERAÇÃO MARÍTIMA REGIONAL

A pirataria é uma grave ameaça ao uso pacífico dos mares, que pode tornar necessário o emprego de forças navais. No Atlântico Sul, até hoje só foram confirmados ataques a navios no litoral de países africanos situados no Golfo da Guiné. Nos últimos anos, a maioria dos casos tem ocorrido no Oceano Índico, na região conhecida como “Chifre da África” (Golfo de Áden e litoral da Somália).

A proteção das atividades marítimas em escala global excede a capacidade de um só país, mesmo se for uma superpotência. Por isso, a Marinha dos EUA lançou, em 2005, a iniciativa denominada Parceria Marítima Global (mais conhecida como “A Marinha dos mil navios”), confirmada pela nova Estratégia Marítima norte-americana em 2007.

A cooperação marítima internacional teve sua utilidade prática demonstrada na última década, pela significativa redução da ocorrência de ataques de piratas à navegação internacional, no Estreito de Málaca e no Oceano Índico, obtida em função das informações disponibilizadas às Marinhas e guardas costeiras da região.

A interrupção de atividades marítimas vitais pode causar sérios danos à economia do Brasil. Além de incrementar a cooperação com a Parceria Marítima Global, é de extrema rele-

vância para nosso país enviar esforços em favor da constituição de uma “Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul”, envolvendo as Marinhas de ambos os lados deste oceano.

Do lado ocidental, já existe o coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (Camas), cargo exercido em rodízio por um almirante brasileiro, argentino ou uruguaio. O Paraguai também participa dessa parceria, decorrente do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (Tiar). Os países africanos banhados pelo Atlântico Sul estão excluídos do Tiar e integrados a uma área marítima diferente.

A consolidação das áreas marítimas do

Caberia ao Brasil dar o primeiro impulso no processo de integração marítima dos países das vertentes sul-americana e africana do Atlântico Sul. O vácuo de poder causado pela omissão do Brasil, contudo, já está sendo preenchido

Atlântico Sul ocidental e oriental ampliaria consideravelmente a cobertura regional e o acesso – pelo Brasil e pelos demais participantes – a informações referentes ao tráfego marítimo em toda a extensão deste oceano. Para renovar e modernizar os meios de patrulha naval e inspeção naval, a obtenção de navios e aeronaves, em número adequado para as Marinhas dos países participantes,

seria necessária.

Para modernizar os sistemas de Comando, Controle, Comunicações, Computadores e Inteligência (C⁴I) das Marinhas participantes, seria preciso obter novos sensores e ampliar a capacidade de processamento de dados e informações. A Marinha do Brasil já conta com o Sistema de Informações do Tráfego Marítimo (Sistram), que está sendo integrado ao Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz).

A exemplo do SisGAAz brasileiro, a rede internacional de segurança e proteção ma-

rítima deveria incluir plataformas fixas e móveis, com sensores instalados a bordo de navios e aeronaves ou no espaço (em satélites), bem como em plataformas de extração de petróleo no mar, em instalações costeiras ou no leito marinho. A ideia seria maximizar o número de nós e sensores da rede, a fim de aumentar sua eficácia.

Além da implantação do SisGAAz pela Marinha do Brasil, a realização da Operação Atlasur pode ser considerada como outro embrião da ideia aqui apresentada. Esta operação multinacional de adestramento normalmente ocorre a cada dois anos, no litoral da América do Sul ou da África, envolvendo unidades das Marinhas do Brasil, da Argentina, do Uruguai e da África do Sul.

Caberia ao Brasil dar o primeiro impulso no processo de integração marítima dos países das vertentes sul-americana e africana do Atlântico Sul. A ampliação significativa no número de Marinhas participantes na Operação Atlasur seria um importante passo no rumo desejado. O vácuo de poder causado pela omissão do Brasil, contudo, já está sendo preenchido.

Os EUA instalaram um sistema de sensoriamento nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, na costa africana, para vigiar parte do Oceano Atlântico e reprimir o tráfico ilícito de navios. Este aumento do interesse norte-americano pelo Atlântico Sul e pela África é confirmado pela reativação da IV Esquadra (4th Fleet) e pela criação do Africa Command (Africom).

CONCLUSÃO

O Poder Marítimo de uma nação pode ser definido como a capacidade que esta

tem de utilizar o mar em benefício de sua soberania e de seus interesses nacionais. Ao Poder Naval, componente militar do Poder Marítimo, compete prover a segurança dos demais componentes deste poder, em tempo de paz ou de guerra.

A natureza do Poder Naval é dupla, pois este é também o componente marítimo do Poder Militar. No Brasil, país-continente que tem pouca mentalidade marítima, embora com amplos interesses marítimos a defender, é comum o erro de considerar a Marinha de guerra apenas como parte das Forças Armadas.

Após a abertura dos canais de Suez e do Panamá, no final do século XIX e início do XX, a importância geopolítica do Atlântico Sul foi reduzida. Entretanto, o esperado aumento da produção de petróleo, em ambas as vertentes deste oceano, poderá – em futuro não muito distante – torná-lo essencial para a segurança

dos principais países ocidentais.

O possível aumento da presença naval ocidental no Atlântico Sul contraria o objetivo de “não militarização” (não confundir com “desmilitarização”) da região. Este teria sido o principal objetivo que levou a Assembleia Geral da ONU, na década de 80 do século passado (já no estágio final da Guerra Fria), a criar a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZPCAS).

O Poder Naval brasileiro deve ser capaz de atuar em todo o Atlântico Sul, assim como no Caribe e em parte do Pacífico Sul. Apesar da importância econômica do Canal do Panamá e dos portos do litoral sul-americano do Pacífico, é principalmente pelo Atlântico Sul que passam as rotas que conduzem as exportações brasileiras aos mercados consumidores da Ásia Meridional e do Extremo Oriente.

No Brasil, com amplos interesses marítimos a defender, é comum o erro de considerar a Marinha de guerra apenas como parte das Forças Armadas

O Brasil deve envidar esforços em favor da constituição de uma “Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul”, envolvendo as Marinhas de ambos os lados do oceano. A interrupção de atividades marítimas vitais pode causar sérios danos à economia dos países da região, e a efetiva proteção de tais atividades exige a adoção de soluções cooperativas.

O Brasil deve, ainda, desenvolver uma estratégia marítima de âmbito mundial, capaz de viabilizar um ciclo sustentado de crescimento econômico e desenvolvimento social. Em tal contexto, caberá ao Poder Naval, revitalizado e fortalecido, garantir a segurança dos demais componentes do Poder Marítimo brasileiro.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA>; Estratégia; Poder Marítimo; Segurança; Marinha do Brasil; Amazônia Azul;

BIBLIOGRAFIA

- DOS SANTOS, Marcus Vinicius Oliveira. Os desafios da Marinha do Brasil para 2022. Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) – X Encontro Nacional de Estudos Estratégicos. Brasília, 22 set. 2010.
- MONTEIRO, Álvaro Augusto Dias. O emprego do Poder Naval na defesa da Amazônia Azul. SAE – Seminário sobre a Amazônia Azul. Rio de Janeiro, Escola Naval (EN), 14 e 15 out. 2010.
- ÖBERG, Elis Treidler. Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). SAE – Seminário sobre a Amazônia Azul. EN – 14 e 15 out. 2010.
- PENHA, Eli Alves. *Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico Sul*. Salvador: EDUFBA, 2011.
- PEREIRA, Mauro César Rodrigues. Amazônia Azul: aspectos políticos e estratégicos. SAE – Seminário sobre a Amazônia Azul. EN – 14 e 15 out. 2010. Apresentação de “slides” de palestra.
- PESCE, Eduardo Italo. “Articulação do Poder Naval brasileiro: dúvidas e comentários”. *Revista Marítima Brasileira* 130 (10/12): 50-61 2010.
- _____. “O Atlântico Sul no contexto sul-americano de segurança e defesa”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 09/07/2010, p. 2 (Opinião). Texto-base para a intervenção do autor, em mesa-redonda no IV Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa (IV ENABED). Brasília: UnB, 19 a 21/07/2010.
- _____. “Plano de Equipamento e Articulação da Marinha do Brasil (PEAMB) 2010-2030: Perspectivas”. *Revista Marítima Brasileira* 130 (04/06) 2010.
- _____. “PEAMB 2010-2030”. *Segurança & Defesa* 26 (98): 17-26. Rio de Janeiro, [abr./jun.] 2010.
- _____. “Marinha do Brasil: Perspectivas”. *Revista Marítima Brasileira* 129 (04/06) 2009.
- _____. “Uma segunda Esquadra para o Brasil?” *Revista Marítima Brasileira* 129 (01/03). 2009.
- _____. “Atlântico Sul: Aumento da presença naval norte-americana?” *Revista Marítima Brasileira* 128 (07/09). 2008.
- ROUSSEFF, Dilma Vana. País está pronto para a responsabilidade de ser membro permanente do Conselho. Discurso na 66ª Assembleia Geral da ONU. Brasília: Presidência da República, 22 set. 2011. Texto disponibilizado em <http://www.defesanet.com.br/>.
- VASCONCELLOS, Carlos. Brasil reivindica extensão maior da Amazônia Azul. Brasília, 26 set. 2011. Texto disponibilizado em <http://www.defesanet.com.br/>.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *et al.* *Amazônia azul: o mar que nos pertence*. Rio de Janeiro: Record, 2006.
- _____. “Uma estratégia naval para o século XXI”. *Revista Marítima Brasileira* 121 (04/06). 2001.