

DESAFIO MARÍTIMO BRASILEIRO

“Esquadras não se improvisam.”

Rui Barbosa

EMERSON COSTA ASSANUMA¹

Professor

SUMÁRIO

Introdução
Critérios de demarcação
O mar na história marítima norte-americana
Oceanopolítica e regime militar brasileiro
Evolução da Marinha Mercante brasileira
Fundação da crise na construção naval civil e militar
A conjuntura atual do transporte marítimo
Conclusão

INTRODUÇÃO

A palavra território expressa sentido de identidade, posse, controle, influência, dominação. Tal conteúdo alude ao marxismo: é a lógica do capital (lucro) em mo-

vimento que se apropria do solo, legitima a posse por mecanismos jurídicos e/ou geopolítica dos espaços adjacentes. A raiz da delimitação do território é econômica, mas às vezes, ao longo desse processo de criação de valor sobre a área geográfica, a

¹ Mestre em Geografia Humana (2008), graduação e licenciatura (2002) pela Universidade de São Paulo (USP). Pesquisador do Laboratório de Geografia Política do Departamento de Geografia da USP (2005). Colaboração nesta matéria do Capitão-de-Fragata Ricardo Barbosa de Barros (Capitania dos Portos de São Paulo). E-mail: assanuma@usp.br.

ação recebe convites do terreno. A desterritorialização econômica ajuda a matar a fronteira geográfica.

É geralmente no limite ou borda do espaço de contato que ocorrem os enfrentamentos armados, pois o espaço adjacente à margem é alvo predileto da territorialidade (MORAIS, 2000; MUEHE, 2000). Territorializar é utilíssimo para desenhar limites administrativos e, depois, ignorá-los. A intervenção é direcionada sobre o alheio, pois a fronteira é um local de grande acessibilidade, de onde os atores projetam influência (hegemonia) ou modos de vida e, principalmente, fluxos políticos, num “apego à vontade de crescer” (KJÉLLEN *apud* COUTO e SILVA, 1981: 28).

De fato, é a ânsia dos grupos econômicos privilegiados que alarga o mapa ou o mar, lembra Martin (1998: 86): “As fronteiras não representam construções eternas. As barreiras naturais têm sido vencidas ao longo do tempo através de meios de transporte e comunicação cada vez mais sofisticados...” Espaço é poder. Geografia é destino.

Mesmo assim, alguns autores norte-americanos dizem que a globalização reduz a tensão fronteiriça entre os Estados.

Nos dias atuais, as construções jurídicas merecem atenção especial, uma vez que ajudam a demarcar os limites espaciais da soberania nacional. Vem à tona a questão da segurança nacional e análise do papel da Organização das Nações Unidas (ONU) na história das relações internacionais sobre os seus recursos do mar.

A teoria pura do direito positivo reconhece a primazia do direito internacional público sobre o sistema jurídico dos Estados

O direito (*directus*, em latim) está em contínuo aperfeiçoamento. Possui um conjunto de princípios e regras, denominados ordenamento jurídico, para reger as relações humanas. O direito busca a harmonização entre grupos e/ou indivíduos, considerando sempre no sentido de poder agir ou não agir a cada momento.

A teoria pura do direito positivo reconhece a primazia do direito internacional público sobre o sistema jurídico dos Estados²; porém alguns pesquisadores invocam o princípio da autodeterminação, enquanto outros especialistas exercem pressão no interior da sociedade, destacam o novo recorte geográfico da livre circulação de mercadorias e capitais. A apropriação do espaço implica a revisão dos tratados.

Grosso modo, o direito natural não pode ser mais garantido à

maioria dos Estados ribeirinhos porque os atores transnacionais favoráveis à tese de *mare liberium*³ constituíram parcerias para obter poder imediato. Foi tal apetite demonstrado pelos Estados mais poderosos da Europa no século XV, quando Portugal e Espanha patrocinaram a luta pelo “domínio” de áreas oceânicas extraterritoriais.

Ainda sobre as projeções de poder, às vezes a operação de contenção prepara outra de ataque. Os grupos políticos internacionais e seus aliados vetaram recentemente a ampliação do bordo externo da enorme Plataforma Continental Marinha (PCM), além das 350 milhas de mar (MONTEIRO, 2007). Dita manobra utiliza a Convenção sobre Diversidade Biológica da ONU, isto é, normas

² Ver apontamentos sobre Hans Kelsen (1881-1973).

³ Trata-se da liberdade do espaço oceânico, a fim do uso progressivo e sem restrições dos imensos recursos nele contidos. Cf. Hugo Grotius (1609). In: BEGUERY, 1979, p.119-20.

de proteção dos recursos marinhos, desejo de conservação e garantia de preservação das espécies, para, a partir daí, legitimar nas águas brasileiras os próprios Objetivos Nacionais (CUNHA, 1988).

Entretanto, no pós-Guerra Fria os EUA adotaram uma práxis mais sintonizada com a liberdade e a democracia. A multilateralidade reduziu as tensões internacionais e, principalmente, sustentou a vantagem hegemônica depois da Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

Estudos sobre as relações internacionais, realizados nos anos 60, alertavam a sociedade brasileira quanto à ocultação da estratégia das grandes potências e instituições financeiras internacionais para dominar com programas de reestruturação econômica os países periféricos. Foram redefinindo a estratégia nacional ao longo do avanço da globalização. A intenção dos EUA é privilegiar uma ação externa mais agressiva de envolvimento e confronto no Oriente Médio, isto é, reiterar poder, pois em 2003 elevaram o orçamento militar a US\$ 399 bilhões para garantir a invasão do Afeganistão. Tal cenário remete-nos ao debate do conteúdo da Nova Ordem Mundial.

A estratégia dos Estados costeiros periféricos, dentre eles o Brasil, para evitar a desterritorialização da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) é priorizar planos próprios de desenvolvimento sustentável das potencialidades dessas águas, de modo a assegurar o respeito à soberania nacional sobre os recursos vivos e não-vivos e a exploração econômica do leito e do subsolo marinho.

CRITÉRIOS DE DEMARCAÇÃO

O assunto PCM/ZEE é extenso. A indústria pesqueira internacional quer man-

ter para si o espaço marítimo sul-americano. A proposição brasileira de alargamento da PCM está longe de ganhar unanimidade nas Nações Unidas. Foi visível o mal-estar gerado com a proposta de aumento do mar. Talvez os técnicos da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) tenham aliviado ante a pressão dos grupos econômicos dos países mais ricos e/ou protestos da indústria pesqueira. Resolveram rejeitar a reivindicação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm) para as regiões Norte e Sul do Brasil, dando sinal para somarmos às 200MN⁴ (370,4 km), a partir de maio de 2007, apenas 117,20MN (712.500 km²) ao invés de 150MN⁵ (911.847 km²) à ZEE, a partir da Linha de Base da PCM (MONTEIRO, 2007). Foi a área oceânica de 3.539.919 km² para a dimensão de 4.252.419 km².

A Marinha do Brasil (MB) dá-nos prova de que, por meio de ações variadas de interesse social realizadas na “Amazônia Verde” e de monitoramento científico na “Amazônia Azul”, criou condições pacíficas para isto, e, quiçá, alçaremos ainda os 4,5 x 10⁶ km² de mar (ALBUQUERQUE, 2004a: 140) (vide figura 1).

Em linhas gerais, a ZEE brasileira é um espaço marítimo de natureza completa, entre 4°30’N-33°44’S, numa zona intertropical e subtropical. Abrange águas, solo e subsolo da PTC, isto é, a área da AJB, cuja exploração é prevista no Primeiro Plano Setorial para os Recursos do Mar (I PSRM, 1974). Mede, na linha da superfície, 228MN, calculadas a partir das 12MN de costa (21,29 km²), no sentido Norte-Sul, entre Amapá e Rio Grande do Sul, de 7.367 km de linha de costa e 1.200 km de reentrâncias litorâneas; segue no sentido Leste-Oeste até o li-

⁴ Uma milha náutica (MN) ou milha marítima (MM) equivale a 1,852km de largura. Cf. CARVALHO, 2004.

⁵ O número refere-se a nossos cálculos matemáticos aproximados sobre o valor de área: 4,251 milhões vezes 350MN divididos por 5,4 milhões resulta em 240MN.

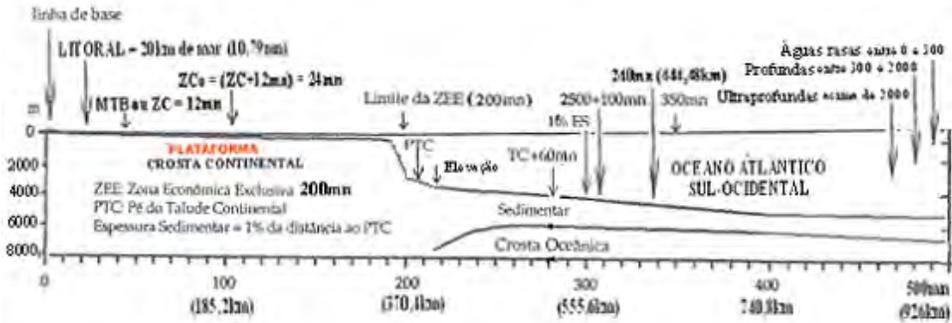


FIGURA 1. Território marítimo brasileiro (apud SERAFIM, 2006); IOUSP.

Disponível em: <http://www.mar.mil.br>. Adaptado

mite atual da nossa fronteira marítima, cuja extensão aproximada é de 317,20MN, quase 318MN (ALBUQUER-QUE, 2004; CASTRO, 1983; SILVEIRA, 2005; MORAES, 1999; IBAMA, 2002).

MIRANDA-EGLER (2000) avançam no assunto distância. Falam que o principal critério de demarcação da ZEE é a soma de 60MN à maior distância, a partir do Pé do Talude Continental (PTC), em direção a alto-mar⁶, cerca de 280MN. Há, ainda, o de espessura sedimentar, cujo cálculo adiciona 1% sobre o valor PTC + 60MN, resultando entre 290 e 300MN (537-555,6 km). Temos, a seguir, a questão batimétrica da PTC, cuja referência é 2.500 m (vertical), isto é, 200MN até 210MN (horizontal), às quais são adicionadas 100MN – resultando entre 300 e 310MN (555,6-574,1 km) em alguns pontos da costa.

Quer dizer, a ZEE é adjacente à Zona Costeira (ZC) ou Mar Territorial Brasileiro (MTB), que é uma zona de interface (transi-

ção) ecológica de 12MN de largura (22,2 km), de acordo com a I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (I CNUDM, Genebra, Suíça, 1958)⁷. Nisto, abrange, portanto, a área aérea, emersa e submersa da Zona Contígua (ZCo), que é adjacente à ZC, de propriedade exclusiva do Estado ribeirinho, com largura de 12MN (42,59 km²), instituída por ocasião da mesma I CNUDM.

O critério de demarcação da ZEE gera entretuchos entre o Itamaraty e a diplomacia estadunidense desde a Assembléia de 10 de dezembro de 1982, realizada na cidade de Montego Bay, Jamaica, sobre o limite de 200MN. A proposta brasileira obteve aprovação de outros 129 países reunidos; porém alguns representantes discordaram sobre a Teoria da Zona de Contato⁸ (quebra natural da PCM). Aларdeou-se que o projeto da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm, criada pelo Decreto-Lei nº 74.557, de 12/9/74) prejudicava

⁶ É o espaço de mar aberto, isto é, uma área de jurisdição internacional, portanto, além do limite de quebra. Ela excede o exercício da AJB. Abriga as águas profundas e as profundezas abissais, cuja concentração no Atlântico Sul-Occidental é na isóbata de 3.800m. Ali, a profundidade está acima de 1.500m, sendo que, em função dos precipícios de até 12.000m, pode alcançar média de 4.000-5.000m.

⁷ Também é um espaço estratégico. Nela, diz o direito internacional, o Estado Ribeirinho exerce o pleno direito de propriedade e de soberania, isto é, é a região de “domínio” nacional, seja do espaço aéreo, de recursos vivos marinhos, leito, solo e subsolo do mar. A lei proíbe o tráfego marítimo e sobrevôos de estrangeiros nessas águas sem autorização antecipada, reservando-as ao Estado ribeirinho, para fins de obrigações e de direito à exploração econômica nas águas jurisdicionais.

⁸ Ver estudos geopolíticos da Professora Therezinha de Castro acerca da defesa das fronteiras nacionais.

certas atividades econômicas marítimas. Foi vetada a proposição de aumento pelos EUA com ajuda de Israel, Venezuela e Turquia, e abstenção de outros 17 representantes⁹. A convenção só vigorou em 1994, a partir da adesão do 60º membro (SERAFIM, 2006). O Governo antecipou-se à ONU. Fez publicar-se a Lei nº 8.617, de 04/01/1993, sobre o limite exterior: criar a lei do mar.

A PCM possui riqueza mineral incalculável. Em alguns pontos da costa ela apresenta largura estreita e profundidade reduzida. Divide-se em quatro compartimentos.

Na área Norte (Amapá, Pará e Maranhão), explica SERAFIM (2006), a largura é grande, registrada entre a distância de 40 e 160MN (cerca de 253,1 km de largura), ponto de quebra ao redor de 140-150 m, média de profundidade de 1.500 m e limite aos 2.500 m. Recebe os sedimentos lamosos da descarga do

Rio Amazonas. Isto resulta em alta produtividade de espécies demersais no litoral do Amapá e do Pará. A zona oceânica recebe influência da Corrente do Brasil e da Corrente Sul Equatorial. Abrange o trecho de Cabo Orange até a foz do Rio Parnaíba.

O litoral Nordeste (Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia) é estreita. Alcança, no estado da Bahia, entre 20 a 30MN (37,04-55,56 km), mas algumas vezes chega a cerca de 54MN (100 km), no caso do litoral do Maranhão. Recebe aporte reduzido de sedimentos, ante a pequena capacidade de descarga dos rios da região. Isso limita o índice de produtividade primária. Apesar disso, a região costeira apresenta alta diversidade biológica e baixo índice de fito e zooplâncton. Também recebe influência da Corrente Sul

Equatorial, entre 5° e 10°S, e do braço Norte da Corrente do Brasil, no sentido das Guianas. Existem nessa região os dois arquipélagos oceânicos, ao norte do Ceará (Arquipélago de Fernando de Noronha e Atol das Rocas, integrante da mesma cadeia montanhosa; Arquipélago de São Pedro e São Paulo, a cerca de 510MN da costa do Rio Grande do Norte, isto é, 944,5 km). Nesses locais vemos o soerguimento de águas mais profundas, isto, é, mais ricas, de elevado nível de produtividade. Abrange o trecho da foz do Rio Parnaíba até Salvador, além, é claro, da área das ilhas oceânicas mencionadas.

A área Central ou litoral Leste é de largura variável. A divisão abrange o trecho Salvador-Cabo de São Tomé-Vitória, bem como a Ilha da Santíssima Trindade, o Arquipélago Martin Vaz e o Arquipélago de Abrolhos, que é formado pelas Ilhas de Santa Bárbara,

Redonda, Siriba, Guarita, Sueste e o Recife das Timbetas. Recebe maior aporte fluvial na região costeira, graças à Corrente do Brasil. Temos um afloramento de águas de fundo. O resultado é o enriquecimento das águas na área da ressurgência. Apresenta recursos pesqueiros demersais abundantes.

As áreas Sul (Santa Catarina e Rio Grande do Sul) e Sudeste (Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná) apresentam maior alargamento, a partir do Paraná. Abrangem o eixo Rio de Janeiro-Rio Grande do Sul. O Estado do Rio de Janeiro, municípios de Cabo Frio, Arraial do Cabo, São João da Barra, Angra dos Reis, Rio de Janeiro, Niterói e São Gonçalo, detém a terceira maior costa do País, com cerca de 640 km, e também uma frota importante. A cidade de Cabo Frio (RJ) é a principal área de

A Plataforma Continental Marítima possui riqueza mineral incalculável

⁹ Cf. *Folha de São Paulo*. 2008.

ressurgência costeira do Brasil, e devido à ação de ventos fortes de Leste/Nordeste leva à intrusão de águas de menor temperatura na costa brasileira: a Água Central do Atlântico Sul (Acas), que é uma mistura entre a Água Quente da Corrente do Brasil e a Água Subantártica da Corrente das Malvinas. Temos um aporte significativo dos nutrientes dos rios. Isso resulta na aparição de importantes recursos pesqueiros.

Entra na ordem do dia do Poder Nacional a consolidação das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)¹⁰, isto é, a ZEE; é essencial incluir a visão oceanopolítica no ensino de Geografia para contrabalançar o avanço descontrolado do capitalismo, ressalta o Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Frederico Simões Serafim. Ademais, já avisou o ilustríssimo Professor André Roberto Martin, geógrafo da USP, sobre a questão soberania marítima, que a globalização desperta entre as partes ressentimentos perigosíssimos. Alerta, nas considerações finais de seu livro *Fronteiras e Nações*, acerca da controvérsia sobre a questão do nosso espaço marítimo.

O MAR NA HISTÓRIA MARÍTIMA NORTE-AMERICANA

O mar é um fator de influência imediata na vida dos Estados, disse o pensamento oceanopolítico de Mahan. Trata-se de uma teoria de natureza histórica que é usada para construir uma doutrina de superioridade do mar em relação à terra, por meio de alicerces geográficos (Geografia), sociais (sociedade) e políticos (Estado) (vide figura 2).

O *Captain* (USN) Alfred Thayer Mahan (1840-1914) é considerado pela elite inte-

lectual do assunto como pai da expressão “Poder Marítimo”, cujo local de nascimento é Annapolis, na Academia de Oficiais da U. S. Navy.

O oceanopolítico norte-americano cria que a fórmula fundamental do poder, sucesso e grandeza das grandes nações, possuía cinco elementos desde a antiguidade. Teve no mar uma grande inspiração para inúmeros livros e artigos.

Aliás, Mahan nutria gosto especial pela idéia clássica de “domínio” marítimo. Dentre os seus princípios: concentração de força para garantir a vitória, paralisação através do bloqueio, filosofia da batalha decisiva e ênfase nas naus de guerra (“navios de linha”) para a destruição do inimigo, lembra BARBEDO JUNIOR (1983).

Para ele, o mar era uma das fontes naturais (fator geográfico) de poder dos Estados e, sobretudo, o recur-

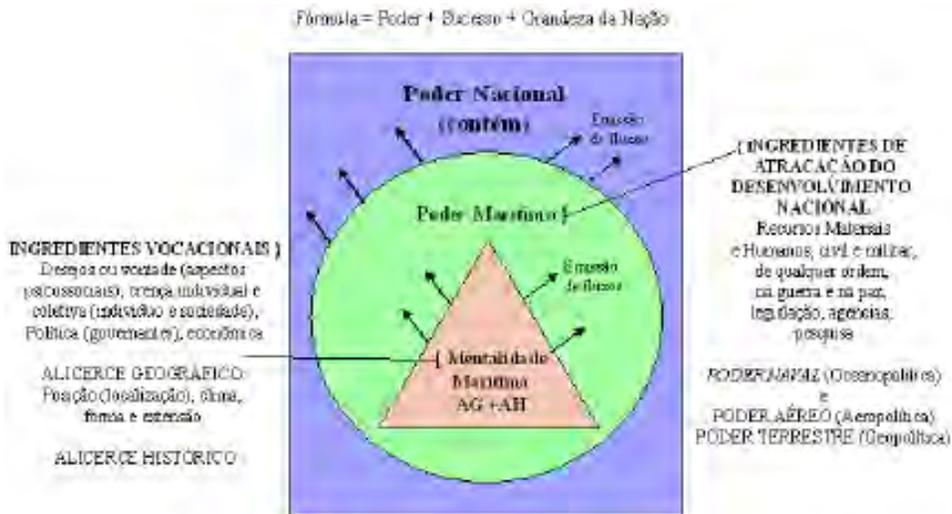
so (histórico) para a ampliação dos domínios terrestres dos EUA. Junta a isso a posição geográfica em relação aos fluxos (critério locacional) para os EUA vencerem os desafios. A fisiografia da costa, extensão, profundidade (critério espacial), o aspecto psicossocial (espírito do povo) a política governamental (instituições nacionais e recursos) ditam a vocação marítima de uma Nação. O conjunto destes elementos vocacionais é o *Sea Power*, ou Poder Marítimo (MIYAMOTO, 1981: 35).

O Poder Marítimo está contido no Poder Nacional, que é o conjunto de recursos material e humano da nação e de toda e qualquer ordem, reunidos nas discussões diplomáticas e sempre prontos a agir na guerra e/ou na paz. Elementos de ordem técnica, ma-

O mar é um fator de influência imediata na vida dos Estados

Mahan

¹⁰ Decreto-Lei nº 1.098, de 25/3/1970.



MAHAN, FILOSOFIA CLÁSSICA ("DOMÍNIO" DO MAR) = concentração de força + batalha decisiva + Navios de Linha

FIGURA 2. Organograma do Poder Marítimo

terial e humana em relacionamento intrínseco entre si, e de caráter civil e militar sobre a terra, céu, rio e mar somam-se aos itens supramencionados, dentre eles: centros de pesquisa científica, navios oceanográficos, agências governamentais, aspectos psicossociais (vontade do povo), esportes náuticos, legislação etc. Temos, ainda, no quesito Marinha Mercante, a subdivisão do item frota em navios de grande cabotagem, navios de pequena cabotagem e navios de longo curso. Ou seja, pensar o Poder Marítimo é pensar a Marinha Mercante e o Poder Naval, daí, consecutivamente, o desenvolvimento da Nação.

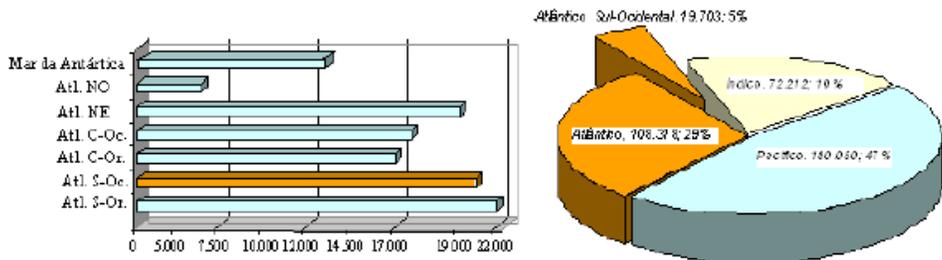
A Mentalidade Marítima é um dos atributos do Poder Marítimo, que, por sua vez, é um dos ingredientes da Política Nacional. Trata-se de um desejo de agir, espécie de crença individual e/ou coletiva sobre a importância do mar para a Nação, que nutre atitudes políticas, econômicas e militares.

O Poder Naval (Força Naval) é o braço militar do Poder Marítimo. Reúne navios, bases navais, depósitos, hospitais, departamen-

to de hidrografia e navegação, apoio logístico móvel, arsenais e, especialmente, porta-aviões e a Força de Submarinos da Esquadra.

Evidentemente, o aspecto geográfico (posição, clima, forma e extensão) litorâneo modela a equação Mentalidade Marítima, pois algumas vezes enseja a expansão marítima do Estado. Listou Mahan, dentre os vários elementos, lembra o Vice-Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt (et al., 1984), aspecto histórico, posição geográfica, forma e extensão do território. O navalista norte-americano atribuiu nesta equação um peso maior à posição geográfica e ao modo de ser e à vontade de agir sobre o mar, que compreendem o caráter nacional (povo) e o governamental (desejo do governante). A somatória dessas variáveis resulta no cálculo da maritimidade, isto é, na vocação do país para água salgada (SERAFIM, 2006).

De acordo com o ilustríssimo navalista brasileiro Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, o colega norte-americano expressou em vários artigos a filosofia clássi-



FIGURAS 3 e 4. Oceano Atlântico (milhares de km²) frente aos oceanos e Atlântico Sul-Occidental como macrozona (inclusive Mar da Antártica, 12.298 x 10³ km²)

ca, com base nas relações intrínsecas entre História e Geografia. De acordo com a avaliação do insigne oficial brasileiro, as diretivas políticas abordadas em *A influência do Poder Marítimo na História* (1890) garantiriam a Mahan o adjetivo de oceanopolítico.

Mas, na verdade, o conceito Poder Marítimo surgiu antes, no século XVIII. Foi uma estratégia de aperfeiçoamento do capitalismo. A expansão das atividades produtivas inglesas difundiu a Oceanopolítica na comunicação entre a Europa e o “Novo Mundo”. Veio adquirir nuances mais definitivas entre o final do século XIX e início do século XX. Veja, por exemplo, a elevação da tarifa de afretamento de navios estrangeiros praticada por Portugal no século XVI para controlar as rotas do Atlântico. Este acontecimento é revelador. Demonstra que os Estados mais poderosos da Europa já patrocinavam desde cedo a luta pelo “domínio” de áreas oceânicas extraterritoriais. E, assim, o aspecto comercial juntou-se à pesquisa científica.

OCEANOPOLÍTICA E REGIME MILITAR BRASILEIRO

O mar é uma fração importante do nosso universo estratégico; logo, um cenário po-

O mar é uma fração importante do nosso universo estratégico; logo, um cenário potencial de conflitos entre o Estado e grandes interesses corporativos. Vemos a tese da universalização animar a liquidação das fronteiras

tencial de conflitos entre o Estado e grandes interesses corporativos. Vemos a tese da universalização animar a liquidação das fronteiras. A visão do Atlântico Sul-Occidental como nossa área de pretensão territorial demanda, preliminarmente, a análise retrospectiva do processo histórico de expansão marítima portuguesa.

O Atlântico Sul-Occidental é uma macrozona do Atlântico Sul; mede cerca de 19.703 x 10³ km², o que representa algo ao redor de 30% da massa líquida do corpo d’água que o contém, 81.657 x 10³ km², como demonstram as figuras 3 e 4.

Tal área é uma via de comunicação e de influência natural para o País. Incluem essas águas o solo e o subsolo da Plataforma Continental Brasileira, cujo conjunto ZEE + PCM mede 4.252.419 km², ou seja, 5,20%

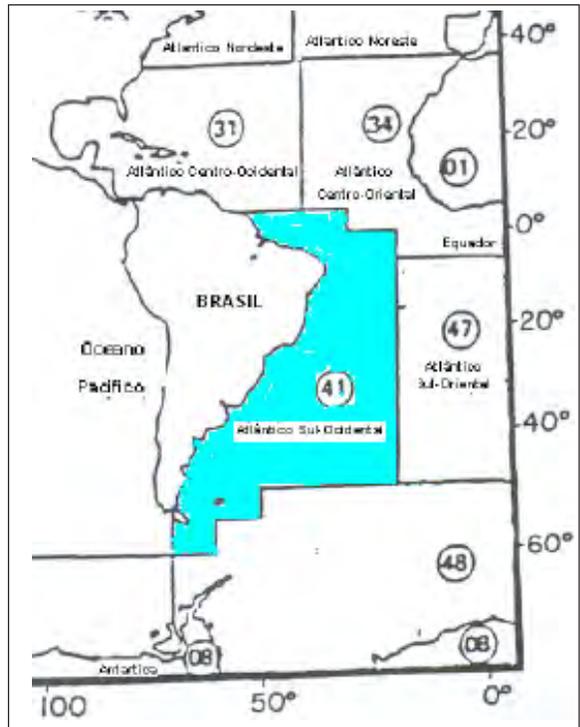
da área do Atlântico Sul-Occidental mencionada acima: $81.657 \times 10^3 \text{ km}^2$ (MACIEL, 2007; LOBÃO, 2007; MONTEIRO, 2007).

Nele, a península nordestina é o divisor das águas do Atlântico Sul-Occidental. Temos a porção Centro-Norte, acima, e a porção Centro-Sul, abaixo, ditada na linha Natal-Dacar (Vice-Almirante Herick Marques Caminha *apud* COHEN, 1988) (vide mapa 1). A valorização de nossa área marítima demonstra-se um excelente mecanismo de crescimento e de desenvolvimento da Nação (BEGUERY, 1979; GALLO-VERRONE, 1977; DOUMENGE, 1967).

Eis que vem para nos ajudar a estabelecer tal demarcação sobre a imensidão do mar brasileiro a Oceanopolítica, que é um conhecimento de caráter militar, porém de alvitre essencialmente ao pensamento naval. A Oceanopolítica está vinculada à história dos países costeiros.

A Oceanopolítica é um dos braços do Poder Nacional (BARBE-DO JUNIOR, 1983). Também um circuito onde se enredam interesses distintos de setores diferentes, e não exclusivamente militares, mas, sobretudo, ingredientes políticos, econômicos e civis.

Veio o governo de Juscelino Kubistchek e deu-nos uma nova dimensão ao Brasil Central. Todavia, no dia 31 de março de 1964, o Exército assumiu as rédeas do Poder Executivo. As elites militares e os intelectuais do grupo da Sorbone, que incluía o General Golbery do Couto e Silva, interpretaram que a Política Nacional deveria preencher rapidamente o “vazio” da região Central. O governo lançou o discurso da “integração nacional”, cujo interesse era a ligação do Centro-Sul à Amazônia Legal no período militar, revelando o interesse do Exército Brasileiro pela integração nacional.



MAPA 1. Projeção oceanopolítica da Bacia do Atlântico Sul-Occidental (critério da OTAN, Área 41) (*apud* Therezinha de Castro, 1976)

O planejamento geopolítico privilegiou muito mais o “Heartland” do que o Poder Marítimo Brasileiro. As elites ajudaram a população a esquecer o mar. Talvez a invisibilidade de marcos geodésicos marinhos expli-

que a ausência dos limites submersos no mapa político-administrativo brasileiro (MARTIN, 1998). Talvez a cultura brasileira tenha perdido o elo de identidade com o mar.

O pensamento geopolítico do General Golbery era inovador e de enorme importância histórica, sobretudo porque embebeu as instituições brasileiras e acontecimentos políticos nacionais.

O planejamento geopolítico privilegiou muito mais o “Heartland” do que o Poder Marítimo Brasileiro

Até o governo do General Figueiredo, a Presidência da República manteve como livro de cabeceira a geopolítica de Golbery, além de outros pensadores políticos militares das nossas Forças Armadas, diz Miyamoto¹¹.

Lembra o Professor John Child, o modelo golberiano almejava responder os nossos paradigmas nacionais. Mas, cumpre lembrar desde logo, o EB desenvolveu um conjunto de soluções distinto para os problemas brasileiros, inspirado no pensamento geopolítico de Golbery. Mas, por outro lado, houve um divisionismo nas Forças Armadas que levou à cisão dos projetos oceanopolíticos sobre o mar da circunvizinhança política.

De um lado, a proposta de “estratégia portentosa de toda uma hercúlea integração territorial, de nossa imperiosa projeção continental” criada por ideólogos da Escola Superior de Guerra (ESG), sobretudo na Guerra Fria (COUTO e SILVA, 1981: p.3).

De outro lado, as idéias da Marinha, que é uma instituição dona de visão própria de mundo, vista na linguagem, costume e tradições, e cuja linha mestra do pensamento expressava o grandioso empreendimento de “domínio” do Atlântico Sul-Occidental, elaborado por ilustres navalistas, como é o caso do Almirante-de-Esquadra Mário César Flores, expresso na *Revista Marítima Brasileira (RMB)*.

O Poder Marítimo brasileiro escapou da vista do governo revolucionário, deixando a construção naval brasileira a “ver navios”. Foram circunstâncias históricas ou, quem sabe, fraqueza da Presidência. Foram concretizadas a projeção continental e

a defesa do Ocidente. Foram entregues erroneamente ao grande irmão ocidental, os EUA, a elaboração e a execução da proteção do Atlântico Sul, lamentou Afonso Arinos de Melo Franco¹².

O Itamaraty almejava a proclamação de uma política externa mais independente, que cultivava uma autonomia de planejamento em relação ao Norte. Mas os geopolíticos do Brasil deixaram de realizar o nosso destino histórico.

É nossa opinião que o General Golbery traçou no livro *Conjuntura Política Nacional – O Poder Executivo*, da Livraria José Olympio Editora, um estilo clássico. Nele, o Atlântico Sul-Occidental é retratado pela administração como um espaço dissociado da problemática nacional; salvo, logicamente, a ação sutil do

governo do General-Presidente Costa e Silva (1964-1967) para desbravar a Ilha Amazônica, de modo a integrar o território nacional. A manobra utiliza o avanço em pinça, cujas cabeças-de-ponte são a península do Nordeste

e o núcleo central. Trata-se de vitalizar a navegação interior do Nordeste próximo a Belém, margem direita do Rio Amazonas, com avanço rumo Oeste, e, simultaneamente, melhorar as comunicações fluviais da península Centro-Oeste, rumo Noroeste, de modo a ajudar a unir as penínsulas ao “Heartland” brasileiro (hiléia amazônica), isto é, a incorporação da Amazônia. E, portanto, o navio era peça periférica na estratégia geopolítica brasileira de segurança, integração e desenvolvimento (COSTA, 1984).

A verdade é que a demarcação dos coeficientes na equação de crescimento da economia era, sobretudo, prerrogativa de generais.

O navio era peça periférica na estratégia geopolítica brasileira de segurança, integração e desenvolvimento

¹¹ Ver análise de MARTÍNEZ (1980) sobre a obra *Geopolítica do Brasil* (1981).

¹² Nota introdutória em COUTO e SILVA, 1981.

Faltou, sim, articulação entre a Presidência da República e a visão oceanopolítica, em verdade por questão da polarização do poder. A sucessão de erros do comando prolongou o retardo do pensamento governamental.

Para tanto, os generais desejavam inspirar o Governo Federal a abrir estradas. Já o sonho da cultura naval era impulsionar o Poder Marítimo brasileiro. Tal ação, diziam os navalistas, impulsionaria o crescimento. O crescimento dar-se-ia a partir do mar. À vista disso, o mapa político permaneceu alheio por décadas sobre a existência do espaço marítimo.

Mas os economistas estavam convictos da necessidade de intervenção drástica para atenuar os problemas estruturais da economia hiperinflacionada. A opinião deles era que, dessa vez, ingressaríamos num crescimento vigoroso se bloqueássemos o impulso inflacionário e o *deficit* insupportável das contas internas.

Em 1964, o Presidente Castello Branco lançou o Programa de Ação Econômica e restringiu o crédito, mesmo sabendo que isso diminuiria a capacidade produtiva.

De qualquer forma, a Marinha não era um elo isolado do pensamento militar brasileiro. O Exército desejava a integração do continente ao mar. A instituição devotou-se à defesa do Poder Marítimo para o Brasil realizar o seu destino histórico: a emersão como potência. O cotejo da potencialidade insuspeita dos recursos dos oceanos não deveria escapar à reflexão dos problemas nacionais.

O interesse por questões oceanopolíticas e o fortalecimento do setor econômico instigaram o Governo a elevar os gastos governamentais na defesa do mar. As elites resolveram cotejar a incorporação da nossa ZEE no planejamento estatal (NADER, 2003).

Em 1965, o Governo manobrou e elevou o índice de nacionalização da frota mercante a mais de 60% (TELLES, 1998). Foi atendida a solicitação da Sociedade Brasi-

leira de Engenharia Naval (Sobena). A Superintendência Nacional de Marinha Mercante (Sunamam) exigiu projeto nacional na construção de cargueiros de até 12.000t de deslocamento. A medida era essencial à ampliação da frota brasileira. O índice de nacionalização dos navios brasileiros saltou para 90%, dando maior projeção do nosso país no exterior.

Em 1966, a afinidade levou a mencionada associação a patrocinar o 1º Congresso Pan-Americano de Engenharia Naval e Transportes Marítimos e Fluviais, na cidade do Rio de Janeiro, onde as mesas-redondas impulsionaram temas ligados ao planejamento setorial: legislação, infra-estrutura, pessoal, tecnologia de construção, política pública de construção, reparos, ensino técnico, formação profissional, diretrizes governamentais para o setor de transportes marítimos, fretes marítimos etc.

A segunda etapa do ajustamento iniciou-se no ano de 1967. O órgão expandiu os investimentos em infra-estrutura, registram os trabalhos técnicos da Sobena. Temos, por exemplo, o 2º Congresso Nacional Pan-Americano de Engenharia Naval e Transportes Marítimos, de autoria do participante engenheiro Renzo Antonio Sonegheti, na exposição do tema “Tecnologia e produtividade dos estaleiros nacionais”. Foram contratadas novas encomendas de velozes navios cargueiros.

EVOLUÇÃO DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

Os técnicos discutiam qual a melhor estratégia de estimulação da indústria de construção naval e da navegação de cabotagem e de longo curso. A fim de atender ao projeto de crescimento da Marinha Mercante do Brasil, o Ministério dos Transportes (MT) determinou a mudança das regras do setor, mandando a Superintendência alterar a po-

lítica de fretes marítimos (TELLES, 2000). Então, o órgão trocou a Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TR) pelo Adicional ao Frete Marítimo para a Renovação do Fundo de Marinha Mercante (AFRMM, Decreto-Lei nº 2.404/67), sendo os recursos recolhidos ao Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES).

As elites no poder aumentaram a alíquota sobre a navegação de cabotagem de 5% para 20%. A mudança provocou um aumento de 50% no custo da Marinha Mercante brasileira na navegação de longo curso (importação) e de 10% na navegação interior. A União determinou, ainda, a preponderância de armadores nacionais e tripulação brasileira na importação e exportação de mercadorias (GONÇALVES, 2004). Também redirecionou a verba da construção naval e dos armadores para o ensino profissional marítimo e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), sob cuidados da Diretoria de Portos e Costas (DPC, Lei Federal nº 5.461/68). Foi crescendo vigorosamente a participação dos navios brasileiros na cabotagem, até que o volume equiparou-se aos de bandeira estrangeira. Fortaleceu-se na cartilha política nacional o projeto de construção da primeira Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm, RJ)¹³.

O Almirante José Celso de Macedo Soares Guimarães, então superintendente da Sunamam, sabia do inter-relacionamento de condicionantes na economia. Para ele, era vital a apropriação do espaço marítimo. O militar lançou uma campanha muito inteligente que

despertou a tecnoburocracia do MT para a necessidade de mudança da política de fretes marítimos. A navegação de cabotagem no Brasil torna-se o acelerador da nossa economia. Foram os recursos do BNDES muito importantes para isso. A diretoria financeira da Sunamam demonstrou-se motivada a criar “pólos novos geradores e propulsores de desenvolvimento econômico” (MIYAMOTO, 1987: 7).

A seguir, o Governo exigiu das empresas estatais que, em caso de semelhança de preço no serviço de reparo naval, privilegiassem o empresariado nacional.

Para a administração, o plano de ajustamento teve um impacto positivo na economia. A economia cresceu rapidamente com

A navegação de cabotagem no Brasil torna-se o acelerador da nossa economia. Foram os recursos do BNDES muito importantes para isso

a entrada do economista (FEA/USP) Antônio Delfim Netto na equipe de Costa e Silva (1967-1974). O Brasil mudou o rumo da economia, graças a um conjunto de incentivos. Cite-se a melhora da balança de pagamento de fretes marítimos. O aumento de di-

visas induziu a alta do PIB em mais de 9% para engordar o Tesouro Nacional.

A União alterou a extensão do limite das águas brasileiras até 200 milhas (Decreto-Lei nº 1.098/70). Para o Governo Médici, o Atlântico Sul adquiriu a condição de espaço imediato de interesse nacional.

Em 1970, o Governo lançou o Primeiro Plano Plurianual de Construções Navais (I PCN, 1970). Foram investidos mais de US\$ 1,2 bilhão em diversos segmentos da indústria de construção naval (MOTTA, 1980). Os estaleiros modernizaram-se e expandiram as suas instalações.

¹³ É o atual Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), criado pelo Decreto Federal nº 68.042, de 12/1/71, e inaugurado em 12/4/71.

O período de 1968-1973 é conhecido por “milagre econômico brasileiro”. A nossa Pátria alçou o comércio internacional. Houve uma estratégia conservadora de crescimento da economia brasileira “sustentada pelo endividamento externo e por uma vigorosa intervenção estatal na economia” (BECKER-EGLER, 1994: 124). Os militares implementaram um modelo de desenvolvimento político-econômico ambicioso que extrapolou, no bojo da Doutrina de Segurança Nacional, alguns aspectos da temática da Guerra Fria. O objetivo do Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (IPND, 1972) era ampliar a participação do Brasil no mercado internacional com a diversificação da carteira comercial. A União reatou as relações diplomáticas com o Governo da República Popular da China (RPC), inspirada no desejo de desenvolver as relações amistosas existentes entre os povos, incrementar suas relações econômicas e intensificar a cooperação no transporte marítimo, com base nos princípios da igualdade e do benefício mútuo. Lançou o Convênio sobre Transportes Marítimos entre nossos governos (Decreto nº 85.314, de 5 de novembro de 1980), abrindo os portos nacionais aos chineses.

De acordo com dados do IBGE¹⁴, a taxa média de crescimento do PIB alçou o patamar de 11,2%, e a atividade industrial variou entre 12 e 18%, empurrada pelo aumento do ingresso dos investimentos externos. A indústria naval japonesa chegou ao País. O Brasil emergiu como potência regional (MIYAMOTO, 1985).

A maneira de o General-Presidente Ernesto Geisel (1974-1979) pensar o Brasil é visivelmente o contrário da visão gestada na Escola Militar de Resende, a Escola Superior de Guerra (ESG), e usufruída por Castelo Branco nos anos 50 e 60.

Em 1974, a Sunamam lançou o II Plano Plurianual de Construções Navais (II PCN). A perspectiva dos burocratas era a consolidação do setor marítimo. Foram direcionados mais US\$ 3,3 bilhões em subsídios aos estaleiros e para exportação de navios. Elevou-se a nossa participação no longo curso, que, no aspecto da carga geral (navios-contêineres, carga frigorífica e carga solta), registrou participação de 12% (1968).

Em 1978 o volume de navios no longo curso atingiu 27%, ressaltou o General Dyrceu de Araújo Nogueira, então ministro dos Transportes, na exposição “Consolidação da Indústria Naval”, na abertura da 7ª Conferência Nacional da Sobena-RJ (1982).

É exatamente nesse contexto que o pensamento político brasileiro ampliou a inserção dos navios do Lloyd Brasileiro na navegação de longo curso. Ou seja, ao longo das rotas de interesse imediato do País, como, por exemplo, América do Sul, Caribe e México, EUA, Europa Ocidental e Extremo Oriente. Os estaleiros nacionais realizaram diversos investimentos estruturais: guindastes variados, de até 660 t; transportadores, pontes rolantes com capacidade de transporte de até 110 t e outros equipamentos; diques flutuantes, de até 77m de comprimento; e diques secos, de até 350m de comprimento. Tudo para capacitar o parque industrial a construir “supernavios”, de até 600.000 tpb nas novas carreiras (TELLES, 1999: 63).

A Ishibrás automatizou a linha de montagem e inaugurou nos idos de 1974 dois empreendimentos: uma fábrica no município de Campo Grande (RJ) e uma empresa independente de consultoria, na sede da empresa, na cidade de Niterói (RJ), voltada à execução de Projetos Navais e Ferroviários, a Ishitec S.A.

Em 1974, lembra TELLES, a administração Geisel lançou o II Plano Quinquenal de De-

¹⁴ Disponível em: http://www2.mre.gov.br/acs/diplomacia/portg/h_diplom/gm014.htm. Acesso em: 12 de janeiro de 2007.

envolvimento ou II PND (1975-1979), para impulsionar novamente as exportações, mas sobretudo consolidar o setor petroquímico e a indústria de armamentos nacional, com a Engesa e a Avibrás como setores estratégicos (BECKER-EGLER, 1994).

O setor marítimo alcançou o terceiro lugar no *ranking* mundial e, inclusive, supriu a demanda externa, exportando graneleiros, alguns deles para o México e o Oriente Médio. Em 1976, nasceu a Empresa Brasileira de Reparos Navais (Renave) e, no ano seguinte, o estaleiro Caneco criou a Engenavi e passou a terceirizar consultoria.

O MT completou uma série de metas setorizadas de crescimento até o término do governo do General-Presidente Geisel. A construção naval alcançou o apogeu durante o governo do General-Presidente Figueiredo (1979-1984). Mas a Diretoria de Engenharia sobreestimou os efeitos do “Choque do Petróleo” de 1973 (AGUIAR, 1988: 46).

Diz ALMEIDA (2004), o prognóstico do governo militar era tornar o Brasil uma grande potência. Mas a Organização dos Países Produtores de Petróleo (Opep) decidiu aumentar o preço do petróleo.

FUNDAÇÃO DA CRISE NA CONSTRUÇÃO NAVAL CIVIL E MILITAR

O Estado resolveu endividar-se para sanar a balança de pagamentos, devido à escalada internacional do barril do petróleo. De acordo com o IBGE, o endividamento externo chegou a US\$ 7,8 bilhões em 1968. Também um levantamento semelhante, mas do Banco Mundial, realizado em 1970, apontou a subida da nossa dívida externa para US\$ 5,2 bilhões. Ainda segundo dados ofi-

ciais, em 1979 o endividamento bateu na casa dos US\$ 50 bilhões e, em 1988, US\$ 102 bilhões.

Mas a crise do petróleo já havia impactado a nossa economia. A ociosidade não tardou a se manifestar no pólo industrial do Rio de Janeiro, porque o pacote do Governo reduziu a verba de custeio entre 1973 e 1979 (período conhecido como “marcha forçada” da economia) (BECKER-EGLER, 1994: 139). A elevação da taxa de juros internacionais e a elevação do preço do barril do petróleo provocaram danos irreparáveis à Marinha Mercante brasileira, porque aumentaram os custos operacionais das empresas, avolumando os problemas da Teoria de sustentação do crescimento. Venceu a Opep.

Em 1982 o Governo retirou do MT o gerenciamento do dinheiro da Marinha Mercante, repassando-o para o BNDES.

Ainda naquele ano, o Governo do Presidente Figueiredo resolveu recalculer o limite do território marítimo brasileiro. Mas o novo critério de demarcação

causou uma cisão entre Brasil e EUA.

Também a conferência de fretes Europa-Brasil-Europa pressionou os armadores brasileiros. Resultado: criou novos paradigmas à nossa construção naval civil, apressando a revisão do acordo geral sobre rateio de cargas.

Mesmo depois da abertura democrática, os problemas de reaparelhamento e repotencialização continuaram a acelerar a obsolescência dos meios navais. As vistorias nos navios ocorriam de maneira irregular. De fato, o Governo Federal descumpriu as normas da Conferência de Paris (1993) sobre a manutenção preventiva de navios. Assim sendo, como o atendimento às convenções internacionais deixou de ser feito, não houve a expedição de certificados da

O setor marítimo alcançou o terceiro lugar no *ranking* mundial

Enhanced Survey. Os afretadores de carga mudaram de fornecedores para não perder encomendas. As empresas estrangeiras começaram a arrebANHAR a nossa navegação de longo curso, como foi o caso do Lloyd Brasileiro, porque o BNDES resolveu manter as mesmas exigências sobre financiamento, isto é, garantias no valor de 30% para concessão do financiamento dos navios e limite de crédito de até 50%.

Ficou mais difícil construir navios em estaleiros brasileiros. Os erros de avaliação consecutivos concentraram o setor marítimo nas mãos de armadores estrangeiros, levando o Lloyd a perder a dianteira para a concorrência na segunda metade dos anos 80, isto é, o avanço da participação dos navios de bandeira de conveniência no mercado brasileiro (VIDIGAL, 2002).

Em 1996, o Lloyd já havia sumido. A Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários, Aéreos e Fluviais ressaltava, de modo particular, à imprensa especializada sobre a diminuição da frota da estatal por meio do leilão para suprir o peso de milhões de dólares em dívidas do Lloyd no exterior e também o arresto de navios para custear a gigantesca dívida trabalhista que somava, desde 1960, cerca de US\$ 50 milhões (MIRANDA, 1995; FREIRE, 1997; MARINHO, 1997; SILVA, 1997).

A CONJUNTURA ATUAL DO TRANSPORTE MARÍTIMO

A ação de apropriação do espaço pelo capital materializa, a maioria das vezes, o

direito de uso sobre o espaço do qual não se é o proprietário. O direito de posse vence os obstáculos naturais, mas o acordo é consensual. O Estado realiza uma nova demarcação da borda territorial para satisfazer o poder econômico da outra parte.

Mais: ainda pagamos um preço altíssimo pelo desmonte dos arsenais e estaleiros. Foram dissociados milhões de dólares americanos da nossa economia. A origem disso é variada.

Muitos acadêmicos ainda não relacionam o Produto Interno Bruto (PIB) ao comércio marítimo. Esse erro de mentalidade

abre as portas do País a oportunistas estrangeiros. Mas a expectativa é de que o Governo Federal prossiga no intento de incorporar os 911.847 km², ou seja, de alcançar as 350MN (4.451.766 km²). A questão é de águas profundas.

É desafiante analisar as estruturas da nossa configuração político-territorial, pois a Pátria

detém muitos interesses no Atlântico Sul, especialmente no compartimento ocidental: comércio exterior, marinha mercante (frota, tripulação, estaleiros, indústria de reparos navais, navieças, portos e indústria *offshore*), pesca artesanal e extrativista marinha (costeira e oceânica), lazer, turismo, aquícultura marinha, recursos minerais e energéticos etc. que são ingredientes do Poder Marítimo.

Recordamos o que foi dito. O mundo está dividido em pólos de poder. A produção do espaço é dinâmica porque prenuncia a construção e a consolidação do território. Lamentavelmente, a história marítima brasileira revela um processo descontínuo de “domínio” do mar.

As empresas estrangeiras começaram a arrebANHAR a nossa navegação de longo curso, como foi o caso do Lloyd Brasileiro

★ ★ ★

Em 1996 o Lloyd já havia sumido

Porém é preciso proteger as reservas de petróleo e de gás natural em águas profundas (entre 300 e 1.500 m)¹⁵ e jazidas (reservatórios) em águas ultraprofundas (lâmina d'água acima de 1.500 m), como é o caso da exploração da camada pré-sal, e simultaneamente estimular a vinda de investimentos estrangeiros para inserirmos o País de forma vantajosa no circuito mundial.

Para tanto, o Brasil se prepara para crescer comercialmente no cenário internacional. Está demonstrando capacidade de atrair capital externo, como é o caso dos Tigres Asiáticos, especialmente a indústria automobilística japonesa, cuja velocidade de desenvolvimento é surpreendente nas áreas de tecnologia de ponta.

Recentemente, o Presidente Lula assinou o Decreto-Lei nº 10.893, de 13/7/2004, liberando os recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM) para as empresas brasileiras adquirirem navios no exterior¹⁶. Também sinalizou a hipótese de alterar as regras da licitação internacional sobre a construção de plataformas. A intenção é melhorar a oferta e a tecnologia da nossa construção naval civil. A resolução acelera as operações da Keppel FELS no Brasil, disse o diretor comercial da subsidiária no Rio de Janeiro.

Em dezembro de 2000, o Departamento de Engenharia Naval da Keppel FELS Energy & Infrastructure Ltd associou-se à empresa norte-americana Halliburton KBR, diz FLEISCHHAUER (2004), para a fabricação de quatro *manifolds* (módulos) para as plataformas P-43 e P-48, no projeto Barracuda-Caratinga; a construção da P-51 para o campo Marlim Sul e da megaplataforma flutuante (semi-submersível), a P-48 (Campo de

Caratinga, 1994, de 261 km²), a custo médio de US\$ 1,6 bilhão, a partir da adaptação completa do petroleiro *Stena Concórdia*, de 300 m de comprimento, numa Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Escoamento (*Floating Production Storage and Off-loading*, FPSO), voltado à atividade na lâmina d'água entre 800 e 1.000 m.

Em 2001 o grupo venceu outra licitação milionária: reparo de equipamentos (*Revista Petrobras*, 2004a, 2004b; ORDOÑEZ, 2004).

É notória a decisão da Petrobras de incorporar tecnologias novas na exploração marítima do petróleo. Revela a reportagem da revista *Portos e Navios* que o grupo de Cingapura construiu outra plataforma petrolífera de alto-mar, dentro do Programa de Renovação de Meios da estatal: a P-53, que é um navio-tanque¹⁷ de 60 m de boca, dota-

Lamentavelmente, a história marítima brasileira revela um processo descontínuo de “domínio” do mar

★ ★ ★

É preciso proteger as reservas de petróleo e de gás natural em águas profundas

★ ★ ★

Como é o caso da exploração da camada pré-sal

¹⁵ Alguns autores indicam a profundidade das águas profundas entre 400 e 1.000 metros.

¹⁶ Lei 9.342/06.

¹⁷ Cf. Glossário de termos da Transpetro: navio utilizado no transporte aquaviário de granéis líquidos, tais como petróleo e derivados.

do de sonda de perfuração, convertido em plataforma de produção em Cingapura e rebocado ao Porto do Rio Grande (RS) em 2007, onde a montagem prosseguiu, liderada pelo consórcio Queiroz Galvão, Ultratec e Lesa (QUIP), com entrega prevista para 2008, lembra Júlio Bernardes ao portal *Usp Notícias*¹⁸.

Em 2007, o Governo fez aquilo que prometeu. Mandou suspender a licitação nacional de duas plataformas gigantes que atuariam na Bacia de Santos: Petrobras 55 (P-55) e Petrobras 57 (P-57), revelou a jornalista Kelly Lima (2007)¹⁹.

Certo. O Brasil deve melhorar a sua Marinha Mercante para satisfazer as novas exigências do transporte marítimo. Entretanto, se enraizar a desnacionalização da frota, a proposta reduzirá drasticamente as suas chances de vida. O estrago poderá ser minimizado com investimento em pesquisas e em treinamento de pessoal.

A desistência de construir plataformas no Brasil implicará a transferência direta de empregos à Ásia, a menos que o programa de auto-suficiência da Petrobras vise à construção naval e ao apoio logístico²⁰, sugere a jornalista. A carência dos técnicos da estatal está apenas na construção de alguns tipos de casco e para montagem de alguns aparelhos. A Petrobras Transportes S.A. (Transpetro, ex-Fronape, Frota Nacional de Petroleiros, 1949) demonstrou possuir recursos de sobra para supri-los, pois expandiu enormemente aquela pequena frota de 22 navios, a partir do ano da aquisição da Brasoil Shipping (1998).

Em 2005, a estatal registrou lucro de R\$ 23,7 bilhões. O valor de suas ações na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa) registrou R\$ 430 bilhões (2006). Também deu um salto tecnológico. Incorporou novos campos às Reservas Provadas em águas brasileiras (*Revista Petrobras*, 2004b). A Petrobras possui vocação natural para o crescimento.

Em 2006 a frota era de 57 navios-tanque²¹ petroleiros, de acordo com o Relatório Anual da empresa. O Sistema Petrobras (BR, Petrobras Energia e Participações, Petroquisa, Gaspetro, Transpetro, Downstream, Petrobras International Finance Company) não pára de crescer. Reúne no Brasil numerosos e variados itens de grande porte, diz FLEISCHHAUER (2004), além de centros de pesquisa e subsidiárias no exterior. A decisão da empresa é impulsionar a aquisição de navios, revela a revista *Isto É*. Foram investidos R\$ 4,15 bilhões no projeto de reaparelhamento da empresa. O objetivo da Transpetro é repor e ampliar grande parte da frota mundial de navios mercantes da empresa, com praça de máquinas com sistema eletrônico de manobra (hélice contra-rotativo), de baixo consumo de combustível, mínimos grau de ruído e índice de derramamento de óleo, sistema combinado de carena-propulsão-manobra, inclusive o uso de alguns sistemas desenvolvidos pela suíça Wartsilä, fabricante de motores diesel marítimos exclusivos para a Royal Navy, como é o caso do sistema de eixo motrix lubrificado a água (Portos e Navios, 2006).

¹⁸ BERNARDES, Júlio. 2007. Computador simula presença de plataforma no porto do Rio Grande. Notícias USP. São Paulo. São Paulo, 14 de maio de 2007. Disponível em: <http://www.usp.br/noticias>. Acesso em: 11.05.07.

¹⁹ LIMA, Kelly. 2007. Petrobras ameaça licitar no exterior construção de megaplataformas. O Estado de São Paulo. São Paulo, Economia & Negócios, B-1, p.1. 20 de fev.

²⁰ O Brasil atingiu a marca de nacionalização dos navios em 60% na década de 1970.

²¹ Uma descrição detalhadas das empresas de transporte marítimo pode ser obtida no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em: <http://www.antaq.gov.br>.

A partir de 2005, na primeira fase do Programa de Modernização e Expansão da Frota, começaram a ser investidos cerca de US\$ 1,1 bilhão na construção de 22 petroleiros, para dar continuidade à exploração dos poços. Na segunda, mais um enorme investimento de US\$ 800 milhões de 20 petroleiros, com recursos de 90% do BNDES e do FMM, a 4% ao ano, carência de 20 anos para o pagamento. A expectativa dos técnicos da estatal é que o ciclo se complete até 2015, informa a presidência da empresa.

O ramo *offshore* supera, aqui, o transporte marítimo de carga. Registrou US\$ 95 bilhões somente em 2002, diz o Almirante Tiudorico Leite Barboza (2004). Vê-se claramente que a construção naval civil brasileira migrou definitivamente para o setor, de olho nos contratos de valor altíssimo de exploração de poços de petróleo e/ou de gás natural, localizados na Bacia de Campos (20°S-23°S, RJ), como é o caso de Papa Terra, Maromba, Carapicu, Carataí, Barracuda, Namorado, Garoupa, Marlim (1985), Marlim Sul (1987), Carapeba 1 e 3, Pargo 1 e 2, Albacora (1981), Roncador (1996), Pirambu, Caxarú, Catua, Mangangá, Parque das Baleias, Espadarte (1994) e Parque das Ostras, entre a faixa batimétrica de 1.400-2.400mm, sendo os poços mais importantes em águas profundas, e bem como no campo de Guamaré (RN).

O Conselho Administrativo do Sistema Petrobras está eufórico, pois, depois de a BR adquirir a Brasoil Shipping (1998) e de a Assessoria de Imprensa da Transpetro anunciar à imprensa a operação do Campo de Jubarte (2006), a Petrobras Distribuidora S.A. novamente realizou outro enorme investimento (2007), desta vez para reposicionar o Sistema no setor petroquímico: a compra do grupo gaúcho Petróleo Ipiranga²² por US\$ 4 bilhões, graças à parceria estratégica com o consórcio de investidores Braskem (Suzano Papel e Ce-

lulose e Unipar S.A.). A avaliação é de que os ativos da Ipiranga reforcem a participação da BR na venda de combustíveis, de 32% para 50%, informaram à jornalista Janaína Lage.

É vital a participação de empresas de capital nacional na navegação de longo curso. Mas se o Governo desejar realmente que o país cresça comercialmente no cenário internacional, precisa elevar o percentual de participação dos navios brasileiros no comércio internacional de 5% para 20%, de acordo com estimativas do MT.

Hoje os investimentos particulares restringem-se a poucos estaleiros fluminenses. A maior parte desse setor está associada à *joint venture* com empresas italianas, norte-americanas, chinesas e japonesas, interessadíssimas no promissor setor *offshore* brasileiro.

Em 1993, a Emaq uniu-se ao antigo IVI, isto é, Velrome-Ishibrás (atual Fels-Settal). A seguir, à Mercosul Line, subsidiária da P&O Nedlloyd no Brasil. O seu projeto é ampliar as instalações da Rionave (ex-Indústrias Reunidas Caneco & Cia.), localizada na Ponta do Caju (RJ), e reativar o espaço ocioso para permitir a construção de porta-contêiner, diz a revista *Portos e Navios* (2006).

O Almirante Vidigal elenca alguns itens para explicar a monumental crise em que mergulhou o Poder Marítimo brasileiro, entre eles: a) Resolução 3.268/90, que revoga a reserva de carga (café, açúcar e algodão) para os navios de bandeira nacional; b) Lei nº 8.032/90, que altera a regra do adicional de fretes de 50% para 25%; c) Portaria nº 007/91, que determina a abertura da operação de companhias estrangeiras nas linhas operadas por empresas brasileiras; d) Decreto nº 2.204/95 do Conselho Monetário Nacional (CMN), que estabelece a redução do prazo de carência de 15 para 12 anos; e) o MT baixou a Medida Provisória 1.109/95, que reduziu o limite de financiamento do FMM às Empresas Brasileiras de Nave-

²² Em 2005, a Petróleo Ipiranga registrou lucro significativo de R\$ 533,8 milhões.

gação (EBN) de 90% para 80%; e f) o BC eleva a taxa de juros em 2% ao ano, de 4% para 6%.

O Brasil está em desvantagem em navios porta-contêineres. Em vista disso, a Diretoria-Geral de Operações da Mercosul operara com uma taxa maior de arrendamento de navios estrangeiros para atender ao aumento da frequência de movimentação de contêineres, diz a revista *Portos e Navios* (2006).

Pagamos bilhões de dólares em fretes a empresas estrangeiras, alertou o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Sindarma). Enquanto isso, a construção naval chinesa cresce rapidamente e continua. A RPC é uma das três maiores exportadoras mundiais de navios e está entre as dez maiores no *ranking* mundial da navegação de longo curso (BARBOZA, 2004).

A estratégia da Assembléia do Povo Chinês (Parlamento) é diversificar as exportações. A China lidera a produção mundial de pescado de 130 x 10³ ton, com 49,6 x 10³ t produzidas em 2001, afirma a Divisão da ONU para a Agricultura e a Alimentação (FAO)²³. Também alcançou lugar de destaque no *ranking* mundial da navegação de longo curso, sendo que em 2000 ultrapassou o PIB do Japão, diz o Banco Mundial. A Marinha do Exército da Libertação do Povo (Marinha chinesa) está entre as dez maiores Marinhas do mundo (BARBOZA, 2004). Por isso existem algumas representações contra eles [chineses] na Organização Mundial do Comércio (OMC), devido às irregularidades. Os sul-coreanos acusam-nos de redirecionar os empréstimos do Fundo Monetário Internacional (FMI) para subsidiar a construção naval e o setor *offshore* (BARBOZA, 2004).

É importante destacar que um projeto de lei equiparou lá os impostos incidentes sobre os investidores estrangeiros aos dos empresários nacionais, visando não só à melhora educacional, mas à saúde dos mais pobres (jornal *O Estado de S. Paulo*, 2007). Dizem os economistas, a elevação da carga tributária diminuirá o *input* de capital estrangeiro no país (BATSON, 2007), sendo aplicados cerca de US\$ 70 bilhões em subsídios no ano de 2006.

A economia de Cingapura segue praticamente no mesmo ritmo. A média de crescimento anual do PIB de Cingapura é alta. Foi construída com a exportação de produtos eletrônicos baratos para a Austrália e os EUA. É uma ex-colônia da Grã-Bretanha, localizada no extremo sul da Península da Malásia, Sudeste asiático.

Cingapura proclamou sua independência em 1957, numa revolução apoiada pelo Partido Comunista chinês. Em 1963 formou uma união com dois vizinhos (Sabah e Sarawak), a Federação Malaia. Ganhou influência econômica no Oceano Índico, particularmente no Mar de Java, Golfo da Tailândia e Mar do Sul da China.

O grupo malaio multiplicou seus lucros depois que expandiu a sua área de atuação além do horizonte do Oceano Pacífico. A Keppel Fels vai de vento em popa. Já luta de igual para igual com investidores sul-coreanos e a Shipbuilding Association of Japan (SAJ)²⁴, e aqui no Brasil impulsiona vários empreendimentos na construção naval por meio de uma *joint-inventure*: a companhia BrasFels Settal. O objetivo é liderar o mercado mundial. A matriz²⁵ quer disputar com os estaleiros brasileiros os contratos internacionais, especialmente as enco-

²³ FAO é um órgão da ONU destinador de ajuda à Alimentação e Agricultura Mundial.

²⁴ Grupo das grandes empresas japonesas da construção naval. Reúne estaleiros, siderúrgicas, empresas de automação industrial e de sistemas de navegação, entre elas: Mitsubishi Heavy Industries, Ishikawagima Harima Heavy Industries, Hitachi Zosen Corporation, Kawasaki Heavy Industries, Sumimoto Heavy Industries, Mitsui Engineering & Shipbuilding e NKK Corporation. Cf. BARBOZA, 2004, p. 81.

²⁵ O custo médio unitário de uma plataforma petrolífera equivale a US\$ 20 milhões.

mendas da Petrobras²⁶ relacionadas ao Programa de Substituição e Construção de Navios Offshore e de navios de apoio e recolhimento de óleo (*supply-vessels*). O plano é cessar o arrendamento do IVI para realizar a compra definitiva do estaleiro²⁷ e da área alugada para armazém de contêineres à Semetal, que é uma empresa carioca do segmento de reparos navais; daí, projetar e construir petroleiros de alta *performance* em Angra dos Reis, e, numa segunda etapa, dominar o mercado *offshore* na América Latina, a partir desse antigo construtor de corvetas para a Marinha do Brasil, antes vinculado a Rhine-Schelde Verolme Holand, localizada ao sul do Rio de Janeiro. Foram investidos mais de US\$ 10 milhões no projeto, sobretudo na revitalização das instalações parcialmente desativadas do estaleiro.

Os números mostram que o arrendamento aliviou a sua crise financeira²⁸. Modernizado²⁹, o IVI retornou rápido à ativa com a montagem da P-52, que é uma unidade *offshore* fixa, italo-anglo-sino-brasileira, gigantesca, de 127 x 85 x 54³⁰, avaliada em US\$ 900 milhões, direcionada à produção de petróleo e gás em águas profundas (1.795m). Tem módulos italianos de compressão de gás, Nuovo Pignone Spa; geradores ingleses Rolls Royce, casco (*made in Singapore*) (*Revista Petrobras*, 2004a, 2006b).

**Muitos acadêmicos
brasileiros da nova
geração têm preterido o
estudo do valor estratégico
do Poder Marítimo
brasileiro em alguns cursos
universitários**

Os brasileiros vivem este momento importantíssimo na história do seu Poder Marítimo: o reaparecimento da Marinha Mercante, dado com o Programa de Modernização e Expansão da Frota da Petrobras. Também devemos destacar a ampliação dos limites marítimos brasileiros.

No dia 17 de junho de 2004, decorrido o prazo de dez anos estabelecido pela ONU para os estados costeiros encaminharem as suas propostas de revisão dos limites da PCM, lembrou o senador amapaense Papaléo Paes, a delegação brasileira entregou requerimento à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU.

Na contramão, muitos acadêmicos brasileiros da nova geração têm preterido o estudo do valor estratégico do Poder Marítimo brasileiro em alguns cursos universitários; pois,

interpretam outras questões substantivas ao crescimento econômico (CASTRO, 1984). Vêem o Atlântico Sul como um corpo d'água excêntrico, senão invisível, cuja massa líquida é de aproximadamente $81.657 \times 10^3 \text{ km}^2$, contido na área de $108.318 \times 10^3 \text{ km}^2$ pertencente ao Oceano Atlântico, isto é, cerca de 24,13%, cuja subdivisão de área dá ao Atlântico Sul-Occidental cerca de $17.616 \times 10^3 \text{ km}^2$. Tal argumento apresenta um excelente atenuante: estarmos longe de conflitos milita-

²⁶ Medida de classificação da profundidade. A palavra *offshore* expressa lâmina d'água maior do que 25m, e a palavra *nearshore*, profundidades entre 8 e 20m. Cf. Lab. de Tecnologia da COPPE/UF RJ.

²⁷ O grupo seguiria os passos da Hamburger-Stüd, a qual realizou, em 1998, a compra da Aliança Transportes Marítimos, há muito tempo levada ao colapso devido às restrições de financiamentos do BNDES às empresas de transporte marítimo.

²⁸ Era considerado o maior estaleiro brasileiro na década de 1970.

²⁹ A outra parte está arrendada ao Estaleiro Niterói S.A. Cf. TELLES, 1999.

³⁰ Comprimento x largura x altura.

res diretos desde a Guerra do Paraguai (1864-1870) (MORAES, 2000).

Identifica-se outro erro de contraste no relacionamento Estado-território quando o quesito é a nossa política da MB em relação à de outros países, especialmente o Reino Unido, onde o Parlamento britânico mantém o Institute of Oceanographic Sciences (1945). Também na União Européia o assunto Recursos do Mar é importantíssimo, pois cerca de 60% da produção mundial de pescado é desembarcada irregularmente no arquipélago das Canárias, informa o Comissariado de Pesca e Assuntos Marítimos. Os contrabandistas detêm uma participação de até 50% no comércio de algumas espécies no Mar Báltico, como é o caso do bacalhau da Noruega vendido no porto de Londres, diz a agência *France Press*.

O planejamento marítimo é um dos pontos críticos para a soberania marítima do Estado ribeirinho. Por outro bordo, o Governo brasileiro extinguiu o Instituto Nacional de Estudos do Mar (Inem), após a saída do Almirante Maximiniano da Pasta da Marinha (1986). Resta-nos apenas o Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), localizado em Cabo Frio (RJ), como um dos poucos órgãos de oxigenação da Oceanografia do Brasil, alerta o oceanopolítico brasileiro Vice-Almirante Mucio Piragibe Ribeiro BAKKER (2004). Tal idéia de “peso morto”, quem sabe, proveio da ignorância e/ou da desvinculação (ou redução) das ideologias geográficas como práticas condutoras do Poder Nacional.

Ainda sobre a questão dos extremos dos nossos horizontes marítimos, mentalidade e desenvolvimento, dizemos: a superfície da Terra é coberta por 3/4 de água, isto é, 70,8% ou $361.060 \times 10^3 \text{ km}^2$; porém, o retrato demonstra que apenas geógrafos e navalistas sabem disso. A reordenação do mapa político-admini-

nistrativo brasileiro depende de o Governo melhorar a articulação entre os projetos de conservação ambiental e os projetos de apropriação econômica das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), diz o Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal. O papel da Cirm é essencial na emersão do Brasil.

Em busca de diminuir os conflitos de interesse na área da PCM sobre o petróleo e a atividade pesqueira, o Brasil tenta assegurar a posse dos recursos econômicos da ZEE nesta era de competição por mercados. Temos a indústria petrolífera e a indústria pesqueira.

Estudos sobre a dinâmica da frota pesqueira mostram que o expoente de aperfeiçoamento da cadeia produtiva é a alta tecnologia. As pescarias foram otimizadas com o uso de novos métodos e técnicas³¹, inclusive de equipamentos militares, como é o caso das técnicas de sensoriamento remoto (SR) acústico, dentre elas o sonar e a ecossonda.

O sonar é um sensor submerso que, mergulhado na água, irradia pulsos sonoros a vante, na direção horizontal e em frequência predeterminada. O som é basicamente energia mecânica. A onda acústica atinge o alvo. Nisso, uma parte da energia é dissipada e a outra parte retorna. O feixe é captado pelo transdutor e decodificado pelo registrador (SR) a bordo. O registro de imagem (aspecto do eco) no sensor identifica o alvo, outras vezes o marulho (som) indica o tamanho, a distribuição, a quantidade e o tipo do contato-sonar.

Um aparelho de sonar é mais barato que uma ecossonda. Foi aplicado o sonar largamente ao recobrimento de pequena e média escala para subsidiar o conhecimento da meteorologia e os estudos oceanográficos, à vista de explorar os recursos pesqueiros marinhos (MIRANDA-EGLER, 2000; MADRUGA, 1994).

³¹ A pesca industrial utiliza embarcações de maior raio de ação. A característica marcante é a mecanização da produção, vista nos navios-fábrica.

A qualidade do sinal é importantíssima. Todavia, a detecção de sinal pode apresentar alguma variação, como demonstraram as experiências sobre resolução de imagem realizadas na guerra naval, pois a hidrosfera é dinâmica. No oceano, os processos são interativos, inclusive com outros componentes da ecosfera (CONTI, 1984).

As variações meteorológicas nas águas superficiais causadas pelos ventos e vagas produzem o espalhamento natural do sinal. Também o ruído do deslocamento e do balanço do navio, mesmo na calmaria, agita a coluna d'água, perturbando a propagação do sinal. O assoalho oceânico ajuda a alterar as características normais do pulso de energia, além das correntes litorâneas e a descarga dos rios, pois, nestes últimos, a variação da temperatura, bem como a mudança de salinidade e de densidade da água, alteram a velocidade da propagação do som na água, prejudicando o sinal (MADRUGA, 1994; LIMA, 1994).

O crescimento da indústria pesqueira se deve muitíssimo aos avanços técnicos da área militar que se difundiram para o ramo comercial nos anos consecutivos à Segunda Guerra Mundial. A partir daí, as Marinhas oceânicas perceberam que as informações táticas (dinâmicas) e estratégicas (fixas) do meio ambiente marinho são essenciais para o comando das operações navais iniciar o planejamento e, depois, alterá-lo, caso preciso, diz o Comandante Reinaldo Antonio Ferreira de Lima.

CONCLUSÃO

O Poder Naval é indispensável na manutenção da paz. Junto a ele, segue, então, o diplomata, na esperança de resolver o impasse criado nas Relações Internacio-

nais (RI), posto que, lembra o Professor Paul Claval (1979), “os direitos de posse e uso dos territórios proporcionam repercussões imediatas”.

O território e o poder têm amplo significado na órbita política do Estado. O governo expressa ação quando lança um programa. O ato incorre no sentido de controle ou domínio. A política assume a condição de arte, na utilização do conhecimento para governar os homens. Esta palavra designa a maneira como o poder se exterioriza dentro e para fora do seu território. A gestão política do território marinho remete à compreensão dos paradigmas internacionais, ao Estado que dispõe de litoral e/ou interesses no mar.

O mar é um fator de influência imediata sobre o Brasil. Reafirmar a nossa vocação marítima é vital no ramo dos negócios, como demonstrava a saudosa professora Therezinha de Castro. Lembramos, a propósito disso, a magnificação da expansão da Plataforma Continental Marítima brasileira, por meio da Teoria da Zona de Contato.

Às vezes, a política externa leva a assimetrias entre os Estados (CLAVAL, 1979). Muitas vezes isso envolve condicionantes geopolíticas que influenciam o modo do governante pensar e agir no cenário internacional, disse o professor Shiguenoli Miyamoto.

A Geografia influenciou a economia-mundo capitalista e o pensamento geopolítico. Vimos isso, principalmente, na Marinha Mercante, quando o capitalismo monárquico pressionou a redefinição das fronteiras marítimas. Ou seja, muito cedo serviu como base de uma Teoria da Dominação (MIYAMOTO, 1981). O sonho imperialista do Estado motivou o crescimento do Poder Militar.

O Poder Naval é indispensável na manutenção da paz

A característica principal da Geopolítica é de seus fundamentos servirem de guia à teoria de poder do Estado sobre o espaço terrestre. Amiga, arte, teoria, a *Geopolitik* é um instrumento de ação política orientada para o exterior, diziam Haushofer e Kjellén, representantes do Instituto de Munique.

A Geopolítica valoriza o potencial da História e, principalmente, ressalta os fatores geográficos na vida política dos Estados; portanto, como dizia Clausewitz, “a Geopolítica é a continuação da ação política por outros meios” (*apud* MIYAMOTO, 1981: 4). Foi e é, ainda, moda permanente do planejamento estatal. Nos dias atuais, o alvo da apropriação econômica é desencadeado por grandes grupos ainda sobre objetivos estratégicos: o uso e exploração dos recursos vivos e não-vivos do mar. Territorializar é um imperativo de sobrevivência. Auxilia o controle do espaço pelo ser humano. Repito, algo extremamente útil para desenhar limites espaciais e, a seguir, ignorá-los na ânsia de o grupo alargar o território.

A Oceanopolítica (*Oceanopolitic* em inglês) é vizinha dela. Está ancorada em princípios idênticos, mas, sobretudo, na interpretação do relevo e substrato submarino. Nas Marinhas modernas, porém, a visão clássica de “domínio” deu lugar à palavra “controle”; visto serem impossíveis ações operativas simultâneas em todos os lugares na imensidão do mar. O “domínio” do mar (conceito clássico) demonstrou-se impossível a qualquer força naval.

A questão do direito de uso do espaço marítimo implica saber o que a norma jurídica diz a respeito. Também a Oceanopolítica pode ajudar a expressar um ciclo de crescimento e de oportunidades para o Brasil, além do estudo sobre as relações entre Estados e da política com o espaço, isto é, do Estado com o seu território. O objetivo da Oceanopolítica é ampliar as potencialidades do território.

As instituições financeiras dos Estados mais poderosos aumentaram a imposição de metas sobre os países em vias de desenvolvimento. Nem por isso BENKO (1996) acredita no enfraquecimento do Estado nacional por influência do capital global, mesmo a transnacionalização do ambiente econômico diminuindo a autonomia do Estado, realizando o casamento da política espacial com os interesses do capital.

Também o Itamaraty viu a oportunidade de expandir a participação do País na globalização. A nova territorialidade no Brasil, no sentido de reivindicação marítima, remete-nos à análise prospectiva sobre o planejamento estatal brasileiro.

A preservação da estabilidade é essencial no jogo oceanopolítico brasileiro. A regulação das questões políticas envolve o uso equilibrado do Poder Militar, seja no mar ou na terra, na paz ou na guerra (MOREIRA, 1998; VIDIGAL, 2002).

O direito internacional procura regular a violência entre os Estados. Faz saber que este deve limitar o uso da força na competição pelo espaço territorial. Ações políticas integradas levaram avante o zoneamento da fronteira marítima brasileira, por meio de alianças para o desenvolvimento técnico-científico e novas tecnologias de pesquisa do ambiente marinho. Mas, noutras vezes, juízes internacionais aliam-se às forças econômicas e vão imprimir limites à soberania nacional, realimentando os conflitos internacionais, diz CLAVAL (1984, 202-204): “As relações internacionais nem sempre se revestem de formas pacíficas [...] O uso da força é um dos elementos da vida internacional... [...] O sistema internacional repousa sobre um consenso que leva a maior parte dos países a se conformar a regras comuns; existem mecanismos que permitem resolver os conflitos e as tensões. Quando os procedimentos pacíficos são insuficientes, ou

quando os povos têm mais confiança no poder das armas do que na sabedoria dos diplomatas, a guerra é um recurso supremo. Para que as relações sejam fáceis, as primeiras condições são de ordem jurídica e econômica [...] A ordem internacional repousa na definição de regras de direito internacional privado.”

O geógrafo francês Paul Claval alerta: “A guerra se segue à paz”. Assim sendo, o custo/benefício do uso da Força Naval nunca será descartado. A propósito disso, completa Artur Luiz S. Moreira (1998: 196), “qualquer país que pretenda implementar uma reforma do Estado realmente abrangente e adequada aos novos tempos não poderá ignorar a área militar, sob pena de perder a efetividade estratégica de um importante recurso de poder, que é o uso organizado e controlado da violência”.

O Poder Naval (Poder Militar) é um dos braços do Poder Nacional. Também é um dos instrumentos de pressão às mãos do Estado e, sobretudo, como parceiro da diplomacia na preservação da estabilidade.

O Congresso brasileiro, democraticamente eleito, deve apoiá-lo no exercício do dever patriótico de garantir a segurança na navegação, a salvaguarda da vida no mar, a defesa da lei e da Pátria, a manutenção da ordem e a proteção dos interesses nacionais, dentro ou fora da ZEE, pois a globalização ignora os mapas. O direito natural que remete à posse do território não pode ser mais garantido, porque os interesses hegemônicos dos atores transnacionais – estes sempre favoráveis à tese de *mare liberum*³² – constituíram parcerias para obtenção de poder.

A Marinha deve ser utilizada para garantir os interesses da Pátria nas ques-

tões de ordem internacional (apesar de não ser exatamente uma medida unânime, sem dúvida é legítima), mas precisa aumentar a sua presença no Atlântico Sul-Occidental para retirar definitivamente as ilhas oceânicas do isolamento geográfico (PAES, 2007), por intermédio de uma manobra de integração nacional e de projeção continental. Eis o paradigma da segurança nacional.

O encontro de um ponto de equilíbrio nos leva a pensar a fustigante questão da fronteira marítima brasileira no mundo globalizado, cujo grau de complexidade enseja a revisão do significado do Oceano Atlântico Sul, sobretudo, a seção Sul-Occidental, para emersão do Brasil no circuito capitalista internacional. A ZEE é uma área estratégica e deve ser interpretada como tal. É tida, portanto, como área de interesse prioritário nas relações internacionais. Aqui sugerimos, para a resolução da crise do Poder Marítimo brasileiro, interpretar-se a Oceanopolítica, então, como prática do planejamento territorial. O objetivo é medir a capacidade do Estado de analisar os paradigmas atuais ao (do) Poder Marítimo brasileiro, como é o caso da longa redução da ocupação das carreiras de construção, dentro do plano marítimo de reivindicação territorial.

A propósito disto, servem-nos de aviso e lição os modelos teóricos dos navalistas de Annapolis, cuja manobra, àquela época, apoiou a expansão do Poder Nacional norte-americano, que, então, incluiu a Oceanopolítica da U.S. Navy como assessora do planejamento político do governo dos EUA no Mar do Caribe. Por isso, vamos meditar a consecução dos desafios aos Objetivos Nacionais atuais.

³² Trata-se da liberdade do espaço oceânico, a fim do uso progressivo e sem restrições dos imensos recursos nele contidos pelos Estados, formulada pelo jurista holandês Hugo Grotius (1609). Cf. BEGUERY, 1979, p.119-20.

Eis que a Geografia revela-se uma área importante na gerência do presente e do que está por vir, lembra o geógrafo Wagner da Costa Ribeiro, da USP, e, assim sendo,

a Geopolítica dos recursos naturais como um instrumento de preparação político-militar.

Bons ventos e boa caça!

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Poder Marítimo; Política; Geopolítica; Marinha Mercante; Construção Naval; Transporte marítimo;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, Humberto Teixeira de. 1988. “A importância do transporte marítimo para o comércio exterior brasileiro”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 108, n. 4/6, p. 45-51, abr./jun.
- ALBUQUERQUE, Alexandre Tagore Medeiros de. 2004. “Uma Nova CIRM”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 7/9, p. 139-146, jul./set.
- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. 2004. “A guerra como fenômeno sociopolítico”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 1/3, p. 191-225, jan./mar.
- BAKKER, Múcio Piragibe Ribeiro de. 2004. “O I plano setorial para os recursos do mar: um desafio e uma esperança”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 102, n. 4/6, p. 71-88, abr./jun.
- BARBEDO JUNIOR, Luciano. 1983. “A evolução da estratégia naval”. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, RJ, n. 268, ano 93, p. 20-26.
- BARBOZA, Tiudorico Leite. 2004. “O atual cenário da construção naval civil e militar no mundo, incluindo o subcenário brasileiro”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 1/3, p. 67-96, jan./mar.
- BECKER, Bertha K; EGLER, Cláudio A. G. (orgs.). 1994. *Brasil: Uma Nova Potência Regional na Economia-Mundo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- BEGUERY, Michel. 1979. *A Exploração dos Oceanos. A Economia de Amanhã*. Trad. Américo Bandeira. São Paulo: Difel.
- BENKO, Georges. 1996. *Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI*. Trad. Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Hucitec.
- BITENCOURT, Luiz Edmundo Brígido et al. 1984. “Ensaio de avaliação da mentalidade marítima brasileira”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 104, n. 7/9, p. 13-35, jul./set.
- CAMINHA, J. C. G. “O Atlântico Sul e a Marinha do Brasil”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 106, n. 1/3, p. 9-19, jan./mar.
- CARVALHO, Roberto de Guimarães. 2004. “A Amazônia Azul”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 4/6, p. 19-21, abr./jun.
- CASTRO, Therezinha de. 1994. *Nossa América: geopolítica comparada*. Rio de Janeiro: Bibliex (Col. General Benício, vol. 301, publ. 611).
- _____. 1984. “O Atlântico Sul: contexto regional”. *Defesa Nacional*. Rio de Janeiro: Ministério do Exército, n. 714, p. 91-108, jul.-ago.
- _____. 1983. “O mar: enfoque geopolítico”. *Defesa Nacional*. Rio de Janeiro: Ministério do Exército, n. 708, p. 31-46, jul.-ago.
- _____. 1968. “O mundo Atlântico e seus imperativos estratégicos”. *Defesa Nacional*. Rio de Janeiro: Ministério do Exército, n. 622, p. 61-65, nov.-dez.

- CHILD, John. 1980. "Pensamento Geopolítico Latino-Americano". *Defesa Nacional*. Trad. Cel. Luiz Paulo Macedo Carvalho. Brasília: Ministério do Exército, n. 690, p. 55-79, jul.-ago.
- CLAUSEWITZ, Carl Von. 2000. *Da Guerra*. São Paulo: Martins Fontes.
- CLAVAL, Paul. 1979. *Espaço e Poder*. Trad. Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar.
- COHEN, José Maria. 1988. "Segurança da área estratégica do Atlântico Sul. Idéias sobre as formas de implementação e participação comum". *Política e Estratégia*. Rio de Janeiro: Bibliex, vol. 6, n. 3, p. 391-421, jul.-set.
- CONTI, José Bueno. 1984. "A Antártica e o interesse brasileiro". *Orientação*. São Paulo: Instituto de Geografia/USP, n. 5, p. 61-67, out.
- COSTA, Gerson da. 1994. "Uma filosofia de guerra: a de manobras". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, RJ, SGDM, vol. 114, n. 4/6, p. 129-140, abr.-jun.
- COUTO e SILVA, Golbery do. 1981. *Conjuntura Política Nacional. O Poder Executivo & Geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio (Col. Documentos Brasileiros, vol. 190).
- CUNHA, Marcílio Boavista da. 1988. "O conceito de Zona Econômica Exclusiva na Convenção sobre o Direito do Mar: Perspectiva e novas responsabilidades para os estados do Terceiro Mundo". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, RJ, SGDM, vol. 108, n. 4/6, p. 99-107, abr./jun.
- DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO. 1961. Rio de Janeiro: Clube Naval.
- DOUMENGE, François. 1967. *Geografia dos Mares*. Trad. Octávio Mendes Cajado. São Paulo: Difel.
- FLEISCHHAUER, Gerson. 2004. "Petrobras, 50 anos depois". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 1/3, p. 155-158, jan./mar.
- FLORES, Mário César. 1972. *Panorama do Poder Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex.
- FOLHA DE SÃO PAULO. 2008. "Localização das reservas preocupa presidente da ANP". *Folha de São Paulo*. São Paulo, Dinheiro, B1, 15 de maio.
- _____. 1995. *ATLAS DA HISTÓRIA DO MUNDO*. São Paulo: Melhoramentos.
- FREIRE, Roberto. 1997. *O descalabro com a Marinha Mercante*. Discurso. 25/09/1997. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA); FUNDAÇÃO DE AMPARO A PEQUISA DE RECURSOS VIVOS NA ZONA ECONOMICAMENTE EXCLUSIVA (FUNDAÇÃO PROZEE); SECRETARIA ESPECIAL DE PESCA E AQUICULTURA DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (SEAP/PR). 2006. *Relatório final do projeto de monitoramento da atividade pesqueira no litoral do Brasil – Projeto ESTATPESCA*. Brasília: DF.
- GALLO, Jaques e VERRONE, Luiz Vicente. 1977. *O que é Oceanografia*. São Paulo: Brasiliense (Col. Primeiros Passos).
- GONÇALVES, Charles Pereira. 2004. "A História do CIAGA". *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 7/9, p. 11-24, jul./set.
- LAGE, Janaina. 2007. "Petrobras acerta a compra da Ipiranga". *Folha de São Paulo*. São Paulo, Dinheiro, B1, p.1. 19 de mar.
- LATTY, Jean Michel Marie Etienne. 1951. *Traité d'économie maritime*. Paris: Imprimerie nationale.
- LIMA, Reinaldo Antonio Ferreira de. 1994. "A importância da meteorologia nas ações navais". *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 114, n. 10/12, p. 179-182, out./dez.
- LOBÃO, Edson. 2007. *Desafio para as Forças Armadas*. Discurso. 21/09/2007. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- LOPES, Murilo Ribeiro. S.d. *Rui Barbosa e a Marinha*. Rio de Janeiro: Casa Rui Barbosa.
- MACIEL, Marco. 2007. *O uso do mar: a expansão marítima da soberania da zona de exploração econômica*. Discurso. 27/08/2007. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.

- MADRUGA, Jaqueline Leal. 1994. *Sensoriamento Remoto aplicado à pesca*. São José dos Campos: INPE.
- MAHAN, Alfred Thayer. 1895. "Blockade in Relation to Naval Strategy". *Proceedings*. U.S. Naval Institute, vol. 21, nº 4.
- _____. 1880. *The influence of Sea Power Upon of History (1660-1783)*. New York, NY, D. Appleton.
- MAIA JUNIOR, Francisco de Sousa. 1954. *Influência do Poder Marítimo na Grandeza e no Declínio de Impérios*. Rio de Janeiro.
- MARINHO, Josaphat. 1997. *Liquidação do Lloyd*. Discurso. 04/04/1997. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- MARTIN, André Roberto. 1998. *Fronteiras e nações*. São Paulo: Contexto (Col. Repensando a Geografia).
- _____. 1992. "Como se constituir no Brasil a rede de fronteiras internas". *Revista do Departamento de Geografia*. Universidade de São Paulo, São Paulo, vol. 5.
- MATTOS, Carlos de Meira. 1980. "Atlântico Sul. Sua importância estratégica". *Defesa Nacional*. Brasília: Ministério do Exército, n. 688, p. 73-90, mar.-abr.
- _____. 1979. *Brasil: Geopolítica e destino*. Rio de Janeiro: José Olympio.
- _____. 1977. *A geopolítica e as projeções do poder*. Rio de Janeiro: Bibliex (Col. Gal. Benício, n. 472).
- MÁXIMO, Antonio. 1986. *O espaço nacional: conquista, ocupação e organização*. São Paulo: Leopoldianum.
- MIRANDA, Gilberto. 1995. *A transição do intervencionismo e do domínio econômico para a vigência da economia de mercado*. Discurso. 17/05/1995. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- MIYAMOTO, Shiguenoli. 1995. *Geopolítica e Poder no Brasil*. São Paulo: Papirus.
- _____. 1990. *Militares, diplomatas e política externa no Brasil pós-64*. São Paulo: IFCH.
- _____. 1987. *Aspectos da geopolítica do Brasil: considerações sobre os "grandes temas"*. Marília: Unesp (Séries Monográficas, Política, n. 4).
- _____. 1985. *Do discurso triunfalista ao pragmatismo ecumênico (geopolítica e política externa do Brasil pós-64)*. Tomo I. Tese (Doutorado em Ciências Política) – Departamento de Ciências Sociais. FFLCH. São Paulo: USP.
- _____. 1981. *O pensamento geopolítico brasileiro (1920-1980)*. Dissertação (Mestrado em Ciências Política) – Departamento de Ciências Sociais. FFLCH. São Paulo: USP.
- MONTEIRO, Tânia. 2007. Nacional. "Amazônia Azul. ONU autoriza Brasil a ampliar limites de sua frota marítima". *O Estado de São Paulo*. São Paulo, São Paulo, p.1. 8 de maio, A8.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. 1999. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil. Elementos para uma geografia do litoral brasileiro*. São Paulo: HUCITEC / EDUSP.
- MOTTA, Sérgio Barreto. 1980. Informe Especial. "Evolução da Construção Naval no Brasil". *Portos e Navios*. Rio de Janeiro, mar, vol. XXII, n. 245, p. 1-3.
- MUEHE, Dieter. 2000. "A definição das novas fronteiras marítimas do Brasil". In: MIRANDA, Iná Elias de Castro Mariana; EGLER, Cláudio A. G. (orgs.). *Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois*. Rio de Janeiro: FAPERJ, p. 149-159.
- NADER, Ricardo Saleimen. 2003. *Brasil: Geoestratégia e Defesa*. Trabalho de Graduação Individual. Departamento de Geografia. São Paulo: USP.
- PAES, Papaléo. 2007. *O futuro gerenciamento da Zona Econômica Exclusiva*. Discurso. 22/08/2007. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- PETROBRAS. 2004a. "O desafio do crescimento: Novas descobertas de óleo e gás, aumento da reserva provada e a instalação de 12 novas plataformas até 2007 pavimentam o caminho rumo à auto-suficiência". *Revista Petrobras*. Rio de Janeiro, RJ. Ano 10, n. 97, p. 10-14, fev.

- PETROBRAS. 2004b. “Produtividade e Crescimento: Petrobras começa 2003 batendo sucessivos recordes”. *Revista Petrobras*. Rio de Janeiro, RJ. Ano 10, n. 97, p. 15-16, fev.
- PORTOS e NAVIOS. 2006. “Marinha Mercante. Cabotagem no Limite”. *Portos e Navios*. Rio de Janeiro, jul, ed. 546, ano 48, p. 42-45.
- RIBEIRO, Wagner Costa. 1994. *Os militares e a defesa no Brasil: a indústria de armamentos*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia. FFLCH. São Paulo: USP.
- SILVEIRA, Maria L. 2005. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record.
- SERAFIM, Carlos Frederico Simões (coord.). 2006. *O mar no espaço geográfico brasileiro*. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica (Col. explorando o ensino, vol. 8), p. 209-238.
- SILVA, Antonio Ruy de Almeida. 1994. “Mahan e a política externa norte-americana no Caribe. *Revista Marítima Brasileira*”, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 114, n. 10/12, p. 135-141, out./dez.
- SILVA, Benedita. 1997. *A liquidação do Lloyd Brasileiro*. Discurso. 17/01/1997. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- SOUZA, Laura de Mello (org.). 1997. *O Novo Mapa do Mundo. Globalização e Espaço latino-americano*. São Paulo: HUCITEC (Geografia: Teoria e Realidade, vol. 22).
- SUASSUNA, Ney. 2005. *A faixa brasileira da Plataforma Continental*. Discurso. 14/12/2005. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- _____. 2003. *Sucateamento da nossa Marinha Mercante*. Discurso. 25/06/2003. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. 2000. *A Construção Naval no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Cultural Monitor Mercantil.
- _____. 1998. “A fábrica da Ponta d’areia do Visconde de Mauá”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, RJ, SGDM, vol. 118, n. 1/3, p. 235, jan.-mar.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. 2002. “Apontamentos sobre Geopolítica”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, RJ, SGDM, vol. 122, n. 7/9, p. 49-68, jul.-set.