



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

LUCAS DE TOLEDO AMICI

**OS INTERESSES ESTRATÉGICOS DE BRASIL E ARGENTINA NA DEFESA DO
ATLÂNTICO SUL:
A PROJEÇÃO DO PODER MARÍTIMO, OS RECURSOS E A SOBERANIA NACIONAL**

Campinas

2019

LUCAS DE TOLEDO AMICI

**OS INTERESSES ESTRATÉGICOS DE BRASIL E ARGENTINA NA DEFESA DO
ATLÂNTICO SUL:
A PROJEÇÃO DO PODER MARÍTIMO, OS RECURSOS E A SOBERANIA NACIONAL**

DISSERTAÇÃO APRESENTADA AO INSTITUTO DE
GEOCIÊNCIAS DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE
CAMPINAS COMO PARTE DOS REQUISITOS
EXIGIDOS PARA A OBTENÇÃO DO TÍTULO DE
MESTRE EM GEOGRAFIA, NA ÁREA DE ANÁLISE
AMBIENTAL E DINÂMICA TERRITORIAL.

Orientador: Profa. Dra. Claudete de Castro Silva Vitte

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL
DA DISSERTAÇÃO DEFENDIDA PELO ALUNO LUCAS
DE TOLEDO AMICI E ORIENTADA PELA PROFA. DRA.
CLAUDETE DE CASTRO SILVA VITTE

Campinas

2019

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Geociências
Marta dos Santos - CRB 8/5892

Am51i Amici, Lucas de Toledo, 1990-
Os interesses estratégicos de Brasil e Argentina na defesa do Atlântico Sul : a projeção do poder marítimo, os recursos e a soberania nacional / Lucas de Toledo Amici. – Campinas, SP : [s.n.], 2019.

Orientador: Claudete de Castro Silva Vitte.
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências.

1. Geoestratégia - Atlântico Sul, Oceano. 2. Geopolítica - Atlântico Sul, Oceano. 3. Poder naval – Brasil. 4. Poder naval – Argentina. 5. Recursos marinhos e Estado – Brasil. 6. Argentina - Relações exteriores - Brasil. 7. Brasil - Relações exteriores - Argentina. I. Vitte, Claudete de Castro Silva, 1962-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Geociências. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: The strategic interests of Brazil and Argentina in South Atlantic defense : sea power projection, resources and national sovereignty

Palavras-chave em inglês:

Geostrategy - South Atlantic, Ocean

Geopolitics - South Atlantic, Ocean

Sea-power – Brazil

Sea-power – Argentina

Marine resources and State – Brazil

Argentina - Foreign Relations – Brazil

Brazil - Foreign Relations - Argentina

Área de concentração: Análise Ambiental e Dinâmica Territorial

Titulação: Mestra em Geografia

Banca examinadora:

Claudete de Castro Silva Vitte [Orientador]

Ricardo Abrate Luigi Junior

Vitor Stuart Gabriel de Pieri

Data de defesa: 28-08-2019

Programa de Pós-Graduação: Geografia

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0000-0002-3292-3024>

- Currículo Lattes do autor: <http://lattes.cnpq.br/1049765737475595>



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

AUTOR: Lucas de Toledo Amici

**OS INTERESSES ESTRATÉGICOS DE BRASIL E ARGENTINA NA DEFESA DO
ATLÂNTICO SUL:
A PROJEÇÃO DO PODER MARÍTIMO, OS RECURSOS E A SOBERANIA
NACIONAL**

ORIENTADORA: Profa. Dra. Claudete de Castro Silva Vitte

Aprovado em: 28 / 08 / 2019

EXAMINADORES:

Profa. Dra. Claudete de Castro Silva Vitte - Presidente

Prof. Dr. Ricardo Abrate Luigi Junior

Prof. Dr. Vitor Stuart Gabriel de Pieri

**A Ata de defesa com as respectivas assinaturas dos membros, encontra-se disponível no
SIGA - Sistema de Fluxo de Dissertação e na Secretaria de Pós-graduação do IG.**

Campinas, 28 de agosto de 2019.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com o apoio da CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil - Código de Financiamento 001.

À Profa. Dra. Claudete de Castro Silva Vitte, pela orientação e, principalmente, paciência a mim depositada.

Ao Instituto de Geociências e seus funcionários, pela disponibilidade de acervos bibliográficos, estrutura e solicitude.

Aos Profs. Drs. Ricardo Luigi e Vitor de Pieri, que prestaram preciosas informações para a realização deste trabalho.

A todas as pessoas que participaram de alguma forma, ainda que indiretamente, para a confecção final da dissertação, em especial minha família e meus amados sobrinhos.

RESUMO

O objetivo desse estudo foi analisar a gradativa inserção do oceano Atlântico Sul nas estratégias de Defesa e de Segurança do Brasil e da Argentina, partindo da percepção de que essa área marítima seria estratégica para os países na consolidação do seu Poder Marítimo. Partiu-se da hipótese que a geopolítica marítima do Brasil nasceu para o continente e somente deu uma maior relevância para o mar no século XXI e na Argentina ela nasceu desde sua independência. Analisou-se a importância dos recursos presentes no oceano, a fim de se entender de que forma as ações dos dois países ao longo do tempo estiveram em consonância com o pensamento estratégico das elites políticas e com o seu pensamento geopolítico estratégico-naval. Para a realização desta dissertação foram realizadas a revisão bibliográfica e a análise de conteúdo de trabalhos recentes sobre a área do Atlântico Sul e outros temas interligados com o tema de estudo e também documentos de política nacional, legislações dos países e tratados internacionais. Pretendeu-se com essa dissertação contribuir no entendimento do interesse estratégico de Brasil e Argentina no âmbito do Atlântico Sul, projetar possíveis cenários geopolíticos tendo esta parte do oceano como espaço de referência e entender quais os fatores que movem países com relação ao mar.

Palavras-chave: Argentina; Brasil; Atlântico Sul; Defesa Nacional; Recursos Marinhos; Poder Marítimo.

ABSTRACT

The aim of this study was to analyze the gradual insertion of the South Atlantic Ocean into the defense and security strategies of Brazil and Argentina, based on the perception that this maritime area would be strategic for countries in consolidating their Maritime Power. It was assumed that the maritime geopolitics of Brazil was born for the continent and only gave greater relevance to the sea in the 21st century and in Argentina it was born since its independence. The importance of the resources present in the ocean was analyzed in order to understand how the actions of the two countries over time were in line with the strategic thinking of the political elites and their strategic naval geopolitical thinking. To carry out this dissertation, a literature review and content analysis of recent works on the South Atlantic area and other themes interconnected with the subject of study, as well as national policy documents, country legislations and international treaties were carried out. This dissertation was intended to contribute to the understanding of the strategic interest of Brazil and Argentina in the South Atlantic, to project possible geopolitical scenarios with this part of the ocean as a reference space and to understand which factors move countries in relation to the sea.

Keywords: Argentina; Brazil; South Atlantic; National defense; Marine resources; Sea power.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Representação cartográfica do Estreito de Drake, ligando o continente sul-americano à Antártida	33
Figura 2 - Localização e Contexto Geopolítico do Atlântico Sul	41
Figura 3 - Representação dos conceitos encontrados nos Estados costeiros.....	47
Figura 4- Polígono do pré-sal no litoral do Brasil	61

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Exportações brasileiras, em milhões de dólares, de pescado no período 2007-2016.....	55
Tabela 2 - Exportações argentinas, em milhões de dólares, de pescado no período 2007-2016	56
Tabela 3 - Reservas provadas de petróleo no Brasil (em bilhões de barris) e participação (em %) sobre as reservas provadas mundiais	62
Tabela 4 - Reservas provadas de petróleo na Argentina (em bilhões de barris) e participação (em %) sobre as reservas provadas mundiais	64
Tabela 5 - Afretamento, em US\$, de Embarcações Estrangeiras entre os anos de 2003 e 2008 por tipo de navegação.	87
Tabela 6 - Orçamento de defesa dos países do mundo em 2016 em Comparação ao Brasil.....	88
Tabela 7 - Saldo do comércio exterior, em US\$ milhões, de equipamentos militares no Brasil	89
Tabela 8 - Volume de produção naval brasileiro entre 1960 e 1998	91
Tabela 9 - Orçamento de defesa dos países do mundo em 2016 em Comparação a Argentina	108

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1- Exportações brasileiras, em milhões de dólares, de pescado no período 2006-2016.....	56
Gráfico 2 - Exportações argentinas, em milhões de dólares, de pescado no período 2007-2016	57
Gráfico 3 - Produção de petróleo no Brasil (em milhares de barris diários) e participação (em %) sobre a produção mundial, 2008-2017	62
Gráfico 4 - Produção de petróleo no Brasil (em milhões de barris diários) do pré-sal (em azul) quando comparado com outros meios	63
Gráfico 5 - Produção de petróleo na Argentina (em milhares de barris diários) e participação (em %) sobre a produção mundial, 2008-2017	64
Gráfico 6- Movimentação de cargas, em toneladas, nos portos públicos e privados no Brasil entre os anos de 2010 e 2018	85
Gráfico 7 - Evolução da Frota Mercante no Brasil.....	86
Gráfico 8 - Orçamento de defesa brasileiro, em US\$ bilhões, no período 2006-2015	89
Gráfico 9 - Origem do capital, por tipos de empresas/instituições, na indústria de defesa brasileira em 2011.....	90
Gráfico 10 - Percentual de Navios da Marinha Mercante Argentina em 2018.....	107
Gráfico 11 - Orçamento de defesa argentino, em US\$ bilhões, no período 2006-2015.....	108

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 A INFLUÊNCIA DO PODER MARÍTIMO NA HISTÓRIA E O PENSAMENTO GEOPOLÍTICO DE BRASIL E ARGENTINA NO ATLÂNTICO SUL	17
2.1 Poder Marítimo na História	21
2.2 A Teoria do Poder Marítimo de Alfred Mahan	23
2.3 A Evolução do Pensamento Geopolítico no Mar Brasileiro	28
2.4 A Evolução do Pensamento Geopolítico no Mar Argentino	34
2.5 Análise Comparativa do Pensamento Geopolítico de Brasil e Argentina no Atlântico Sul	38
3. REGIMES INTERNACIONAIS E AS POTENCIALIDADES DO ATLÂNTICO SUL	40
3.1 Localização e Geografia do Atlântico Sul de Brasil e Argentina	40
3.2 O Direito do Mar	42
3.3 Convenções sobre Direito do Mar	48
3.3.1 Conferência de Genebra (Primeira Conferência) sobre o Direito do Mar	48
3.3.2 Segunda Conferência sobre o Direito do Mar	49
3.3.3 Terceira Conferência sobre Direito do Mar	50
3.2.4 Posição de Brasil e Argentina em Direito do Mar	52
3.4 Recursos Marinhos de Brasil e Argentina no Atlântico Sul	53
3.4.1 Recursos Renováveis	54
3.4.2 Recursos não Renováveis	60
3.5 Análise Comparativa da Capacidade de Recursos Marinhos de Brasil e Argentina no Atlântico Sul	65
4 O PODER NAVAL E O PENSAMENTO ESTRATÉGICO NA CONSTRUÇÃO DO PODER MARÍTIMO E DA SOBERANIA DO BRASIL NO ATLÂNTICO SUL	68
4.1 Pensamento Estratégico Naval Brasileiro	68
4.1.1 Da Independência à Geisel	69
4.1.2 Ernesto Geisel e os Interesses Internacionais Específicos	71
4.1.3 João Figueiredo, a Questão das Malvinas e o Programa Nuclear da Marinha	72
4.1.4 José Sarney e o Centro Experimental da Marinha	73
4.1.5 Fernando Collor e a Manutenção do Investimento em Tempos de Crise	74
4.1.6 Itamar Franco e o Conflito Interno na Marinha	76
4.1.7 Fernando Henrique Cardoso e o Congelamento de Investimento	77
4.1.8 Luiz Inácio Lula da Silva, da Crise à Estratégia Nacional de Defesa	78
4.1.9 Dilma Rousseff e o Livro Branco de Defesa Nacional	79

4.1.10 Michel Temer e a Continuidade do Pensamento Estratégico Naval	80
4.2 Política de Defesa do Brasil no Atlântico Sul	81
4.2.1 Política Nacional de Defesa	81
4.3 Ações do Brasil no Atlântico Sul com Base na Política Nacional de Defesa	83
4.4 Panorama Brasileiro no Atlântico Sul	84
4.4.1 Infraestrutura Brasileira Vinculado ao Atlântico Sul	85
4.5.1 Atuação Brasileira no Atlântico Sul	92
5 O PODER NAVAL E O PENSAMENTO ESTRATÉGICO NA CONSTRUÇÃO DO PODER MARÍTIMO E DA SOBERANIA DA ARGENTINA NO ATLÂNTICO SUL	98
5.1 Pensamento Estratégico Naval Argentino	98
5.1.1 O Pensamento Estratégico Naval Argentino e a Independência	98
5.1.2 Os Governos de Domingos Sarmiento, Nicolás Avellaneda e Julio Roca e a Influência Francesa	99
5.1.3 A Influência Norte-Americana na Marinha Argentina	101
5.1.4 Delimitação de Áreas Estratégicas Argentinas e a Guerra das Malvinas	102
5.2 Interesses Estratégicos da Argentina no Atlântico Sul	104
5.2.1 O <i>Libro Blanco</i> da República Argentina	104
5.3 Panorama Argentino no Atlântico Sul	105
5.3.1 Infraestrutura Argentina Vinculada ao Atlântico Sul	105
5.3.2 Atuação Argentina no Atlântico Sul	108
6 CONCLUSÕES	113
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	116

1 INTRODUÇÃO

O objetivo desse estudo foi analisar os interesses estratégicos de Brasil e Argentina no Atlântico Sul, a partir de seus interesses de Defesa e de Segurança e entender como essa área marítima¹ é estratégica para os países na consolidação do seu poder marítimo. Analisou-se a importância dos recursos presentes no Atlântico Sul, a fim de se entender de que forma as ações dos dois países ao longo do tempo estiveram em consonância com os interesses estratégicos de seus governantes e com o seu pensamento geopolítico naval, evidenciando interesses estratégicos brasileiros e argentinos em sua defesa.

Partindo de um entendimento geográfico e histórico preliminar de Brasil e Argentina, foram discutidas as intenções que levaram a formação do pensamento estratégico naval destes países a partir da hipótese de que no Brasil ele surgiu voltado para o continente e somente ganhou uma maior importância depois da descoberta do pré-sal e na Argentina se originou desde cedo mostrando preocupação pelo espaço marítimo devido a sua localização privilegiada que possibilita a pesca marinha.

Os oceanos sempre tiveram um papel de destaque para se compreender as relações políticas dos países. Ao longo da história, eles foram importantes para a consolidação de grandes potências globais, sendo áreas importantes para a comunicação e um meio para a exploração de recursos. Com a evolução das técnicas, sua relevância aumentou, na medida em que novas descobertas e tecnologias surgiram para viabilizar a sua exploração.

¹ Termos como “marinho” e “marítimo” serão tratados correntemente na dissertação. Como são empregados de formas distintas, faz-se necessário uma definição. Segundo a Escola de Administração Tributária do estado do Paraná, “marinho” se refere ao que é do mar (animais marinhos, vida marinha, algas marinhas, estudos marinhos, biologia marinha, águas marinhas) ou formado pelo mar, procedente do mar (ondas marinhas, correntes marinhas, brisa marinha, monstro marinho, fosforescência marinha, sal marinho, tempestade marinha), enquanto “marítimo” se refere ao que se faz por mar (viagem marítima, comércio marítimo, navegação marítima, correio marítimo), próximo do mar, litorâneo (povoação marítima, cidade marítima, terminal marítimo), construído no mar ou adjacente ao mar (plataforma marítima, porto marítimo), que se aplica ao mar (direito marítimo, léguas marítimas, milha marítima), que se pratica no mar (pesca marítima, pesquisas marítimas) e que se situa no ultramar (território marítimo, províncias marítimas). Disponível em: <<http://www.centraldeestagio.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=143>>. Acesso em: 15 Set. 2019.

Desse modo, conhecer os oceanos se torna importante para analisar as políticas de defesa e segurança com a finalidade de assegurar os interesses econômicos, estratégicos e políticos dos Estados.

Recentemente, a consolidação chinesa somada à longa crise econômica europeia tem causado importantes impactos no eixo econômico mundial, que se desloca cada vez mais do oceano Atlântico, de histórica relevância no desenvolvimento do capitalismo, para o oceano Pacífico. A mudança do foco dos Estados Unidos, ainda o agente hegemônico global mais importante no campo militar, para o oceano Pacífico, deixa espaços para que outras potências regionais tomem o seu lugar no controle econômico, militar e diplomático do oceano Atlântico.

Assim, países como Brasil e Argentina, que se encontram distantes das grandes potências econômicas, como os Estados Unidos e a Europa, podem aproveitar esse espaço para exercer a sua soberania na região.

Essa dissertação se divide em quatro eixos principais, correspondendo aos seguintes capítulos: A Influência do Poder Marítimo na História e o Pensamento Geopolítico de Brasil e Argentina; Regimes Internacionais e as Potencialidades do Atlântico Sul; O Poder Naval e o Pensamento Estratégico na Construção do Poder Marítimo e da Soberania do Brasil no Atlântico Sul; e O Poder Naval e o Pensamento Estratégico na Construção do Poder Marítimo e da Soberania da Argentina no Atlântico Sul.

No primeiro capítulo o objetivo foi caracterizar a geopolítica e a geoestratégia para entender como se derivou a teoria do poder marítimo e quais foram suas influências na geopolítica do Brasil e da Argentina no Atlântico Sul. Assim, torna-se importante indicar a evolução do poder marítimo na história, para se auxiliar na compreensão do papel da geografia e das ciências políticas na formação dos grandes pensadores que construíram o seu pensamento e suas ideias sobre o poder marítimo, como Alfred Mahan.

O segundo capítulo se dedicou a entender as legislações voltadas para o mar, em especial aquelas resultantes das Conferências da ONU sobre Direito do Mar, e se caracterizou em delimitar a área de estudo com relação a sua geografia e seus recursos. Para isso, foi necessário levantar as potencialidades naturais renováveis e não renováveis presentes no litoral de Brasil e Argentina no Atlântico Sul, motivo de interesses de países regionais e extrarregionais.

O desenvolvimento do terceiro capítulo teve como objetivo mostrar o pensamento dos líderes políticos e seus reflexos no pensamento estratégico naval do Brasil. Para isso foi analisado o mais recente documento da Política Nacional de Defesa e as ações dos últimos governantes com relação ao mar. Por fim, tentou-se entender no que isso refletiu nas ações brasileiras na região marítima e projetar o papel do país no oceano.

O quarto capítulo teve como objetivo mostrar as influências sobre o pensamento estratégico naval argentino por meio de seus documentos oficiais e como ele mudou durante o tempo. Para isto, foi escolhido o Livro Branco do Ministério da Defesa, para se entender as diretrizes atuais. A partir disso, e utilizando bibliografias e fontes de jornais e revistas eletrônicas, procurou-se discutir o panorama atual da Argentina no Atlântico Sul.

A metodologia utilizada para a execução deste trabalho se deu em quatro etapas. A primeira compreendeu a leitura de obras clássicas, que deram o suporte necessário para a pesquisa.

Como as principais discussões no trabalho estiveram relacionadas a conceitos substanciais do poder marítimo e das relações internacionais, procurou-se entender as definições de conceitos como poder marítimo, poder naval, plataforma continental e alto mar. Essa etapa permitiu compreender a definição de cada um desses conceitos e entender as motivações geográficas dos países.

A partir disso, já com o embasamento teórico produzido, partiu-se para a leitura de trabalhos, artigos e notícias específicos da área estudada. Esse segmento da pesquisa foi importante na localização dos principais focos de estudos atuais e no direcionamento das principais discussões para a influência do poder marítimo em cada eixo do trabalho.

A coleta de informações eletrônicas em domínios especializados, como órgãos governamentais (ministérios, órgãos financiadores e agências especializadas, regionais e multilaterais). Esse processo foi importante para a análise de legislação (acordos e tratados), mapeamento de informações e da atuação de agentes geopolíticos e geoeconômicos.

A partir disso, com a obtenção de dados, foram gerados gráficos, tabelas e mapas que facilitassem a compreensão visual dos temas discutidos na pesquisa.

Por fim, realizou-se a leitura de entrevistas selecionadas na imprensa por fontes secundárias, disponibilizadas em sítios eletrônicos de jornais, revistas, instituições governamentais e em *sites* especializados, tendo sido privilegiados atores relevantes para a área de trabalho.

2 A INFLUÊNCIA DO PODER MARÍTIMO NA HISTÓRIA E O PENSAMENTO GEOPOLÍTICO DE BRASIL E ARGENTINA NO ATLÂNTICO SUL

A busca constante pelo poder é uma ação que as nações utilizam para se estabelecer no sistema internacional. Para que se possa constituir uma hegemonia é necessária um conhecimento estratégico do seu ambiente. A geografia, em grande parte, explica a história dos Estados, sendo um elemento fundamental para a sua evolução e as suas estratégias para a segurança e a defesa.

Nesta relação entre geografia e Estado, o papel da política ganha destaque como um fator determinante sobre os fatores geográficos. Assim, o conceito de geopolítica surge como resposta para definir esta relação. O geógrafo Rudolf Kjellén, no século XIX, foi pioneiro em uma definição que levasse em conta a influências do fator geográfico pelas decisões políticas. Segundo ele, “A geopolítica é o estudo do Estado enquanto organismo geográfico ou enquanto fenômeno no espaço, isto é, o Estado como terra, território, área, ou melhor dito, como país” (KJELLÉN, 2012, *apud* CORREIA, 1917, p. 230).

Com a ascensão da geopolítica como uma ciência, várias escolas e correntes² de pensamento surgiram e foram desenvolvidas distintas teorias. A teoria da geoestratégia surgiu como uma orientação política pontual para um Estado com base em geografia. Vesentini (2008) conceitua geoestratégia como uma dimensão espacial da estratégia. A estratégia é descrita como seria os deslocamentos de uma tropa, por exemplo. A geopolítica, por outro lado, teria como preocupação fundamental a correlação de forças no território, em especial, quanto ao espaço mundial, embora ele reitere a dificuldade em separar a geoestratégia da geopolítica.

Dentre os teóricos que utilizaram o conceito geopolítico sob uma perspectiva geoestratégia, no que se chamou “geopolítica clássica”, destacamos o almirante norte americano Alfred Mahan, ator substancial para uma geopolítica marítima e que será trabalhado mais adiante nesta dissertação, e também os geógrafos Halford Mackinder e

² Como exemplo, temos a Escola Francesa do possibilismo de Paul Vidal de la Blache, a Escola Alemã de Ratzel e norte-americana de Alfred Mahan. Com relação aos correntes, elas se dividem em duas: a primeira corrente da geopolítica emergiu do darwinismo social e teve como principais teóricos Friedrich Ratzel e Rudolf Kjellen, sendo denominada de “Teoria do Estado Orgânico”. A segunda corrente se baseava mais em fatos geográficos e políticas que poderiam ser influenciadas por estes fatos, sendo chamada de “Geoestratégia” e teve Alfred Thayer Mahan e Halford J. Mackinder como principais teóricos no século XIX.

Paul Vidal de la Blache. Estes últimos, ainda que apresentassem diferentes formações, foram importantes estudiosos do conceito de geoestratégia terrestre.

A teoria do *Heartland* (ou “coração do mundo”, como é traduzido) de Mackinder, de certa forma, contrasta com o poder marítimo de Mahan. Segundo Mahan, os países que conseguiram expandir o seu poder marítimo durante a história atingiram uma iminente saturação, chegando a um estado de equilíbrio. Assim, quem dominasse o centro do poder terrestre se sobressairia em detrimento dos outros países. O *heartland* se localizaria no centro da Eurásia, em território russo, e quem controlasse esta área, conseqüentemente, controlaria todo o mundo.

Mais tarde, na década de 1940, Nicholas Spykman criou uma teoria de poder dualista, na qual concilia o poder marítimo e o poder terrestre no que ele chamou de *rimland*. Correia (2012) pondera que o *rimland* ainda mantém os conceitos geoestratégicos do *heartland*. Sendo assim, quem controla o *rimland* governa a Eurásia e quem domina a Eurásia controla os destinos do mundo.

O poder seria o critério fundamental para explicar a atuação das nações no cenário global. Na literatura é comum identificar diversas definições para este conceito. Raffestin (1993) considera que o poder se fundamenta no trabalho, ou seja, em quem controla uma maior parcela de fluxos de energia e informação. Numa perspectiva diacrônica, o poder se estrutura na “capacidade que os homens têm de transformar, por seu trabalho e ao mesmo tempo, a natureza que os circunda e suas próprias relações sociais” (LAPIERE *apud* RAFFESTIN, 1993, p. 56). Mearsheimer (2007), por sua vez, prefere levar em conta as influências do sistema internacional, considerando o poder como a quantidade de recursos materiais que se encontram a disposição de uma nação. Levam-se em conta os termos dos resultados das interações entre os Estados, ou seja, “é a capacidade de um estado de forçar outro a fazer algo” (MEARSHEIMER, 2007, p. 69). Assim considerando, o poder existe apenas quando um Estado exerce domínio ou influência e, sendo assim, apenas pode ser medido quando se consegue vencer uma disputa contra outro Estado.

Na perspectiva de Mearsheimer (2001), sob a teoria do realismo ofensivo³, pressupõe-se que as grandes potências rivalizam agressivamente por hegemonia,

³ O realismo ofensivo é uma teoria proeminente das Relações Internacionais pertencente a escola realista de pensamentos, sendo desenvolvida por John Mearsheimer em seu livro “A Tragédia da Política das Grandes Potências”. Segue os pressupostos básicos do realismo: 1. o estado internacional é anárquico; 2. os Estados são racionais; 3. os Estados têm a sobrevivência como principal objetivo; 4. todos os Estados

porque entendem que é o melhor modo de assegurar sua segurança (MEARSHEIMER, 2001, p. 35) e o poder apenas será adquirido por meio da guerra. Por outro lado, para Waltz (2002) a sobrevivência é o que move os Estados no sistema internacional e sua autopreservação é o pré-requisito básico para que se alcance um objetivo específico, que pode ser materializado por meio de acordos que beneficiem a si próprios ou os pelos meios que são capazes de gerar.

Waltz (2002) julga necessária a existência de um equilíbrio de poder⁴ no sistema internacional para evitar que um único Estado possa dominar todos os outros, porém ainda considera a existência de relações assimétricas entre os Estados, que podem ser provenientes tanto do meio externo, como pela capacidade militar e o desenvolvimento econômico, quanto do meio interno, através de alianças. Um Estado que apresente uma maior capacidade de poder tenderá a conservar sua posição de Estado polo, enquanto os outros Estados se socializarão pelas regras impostas ao sistema, como forma de alcançar a sua sobrevivência.

Como forma introdutória deste capítulo, também se faz necessário à diferenciação dos conceitos de segurança e defesa, para se compreender as dimensões das responsabilidades de um Estado. A segurança é uma sensação subjetiva, abstrata, ligado a um sentimento de proteção. Tudo que é capaz de gerar conflito ou dificultar a proteção é razão para gerar insegurança. Ela pode surgir da escassez de recursos e serviços essenciais ao atendimento das necessidades básicas de uma população. Por outro lado, a defesa são as ações ou conjunto de medidas capazes de proporcionar e manter a sensação de segurança. (BRASIL, 2018).

O mar ocupa grande parte da superfície do globo terrestre, sendo assim pode ser um elemento importante para o desenvolvimento dos Estados. Tem sua função estratégica para o estabelecimento de comunicações – desobstruídas, algumas vezes,

possuem a capacidade de lançar uma ofensiva militar; 5. os Estados nunca podem estar certos das intenções de outros Estados (isto é, todos os Estados estão buscando a segurança). Tem como principal fundamento que os Estados nunca estão satisfeitos com o poder que possuem e sempre tentam maximizar o seu poder, agindo de forma agressiva no sistema internacional, intencionando a ampliar suas capacidades militares e o seu poder.

⁴ Equilíbrio de poder é uma teoria formulada por Hans Morgenthau que representa uma situação, nas relações internacionais, de competição entre diversas potências nacionais, mais ou menos iguais em poder. Tal competição impede uma potência de ganhar a supremacia sobre as demais. Segundo a teoria realista das relações internacionais, um Estado, no seu relacionamento com outros atores internacionais, defronta-se com a escolha entre alinhar-se com os Estados mais ou procurar contrabalançar o poder dos mais fortes por meio de coalizões. Esta escolha pode ser crucial em tempo de guerra e até mesmo determinar a sobrevivência do Estado. (BITTENCOURT, 2017)

pelo fator geográfico ou político – e pela sua inestimável riqueza biológica, mineral e energética.

Sabendo da sua importância, surgem as ideias de poder marítimo e poder naval. Conquanto algumas bibliografias sejam confusas com relação ao uso destes termos, o mais comum é diferenciá-los considerando a esfera do particular para o geral (ALBUQUERQUE e SILVA, 2006).

O poder marítimo é geralmente associado às embarcações de guerra da marinha. Contudo, esta é apesar uma parcela do poder marítimo. O poder marítimo de um país corresponde aos elementos do seu poder que contribuem para a realização dos seus interesses marítimos (CARVALHO, 1982), tendo o mar como meio de atuação.

Desta forma, considera-se o poder marítimo como toda a potencialidade marítima de um país, que é obtida a partir da combinação de diversos fatores geográficos e psicossociais, dos quais se destacam: a geografia, considerando à sua posição a outros países e a áreas de interesse comum, o seu acesso ao mar, à sua configuração territorial (forma, expressão e continuidade), aos portos, bases e pontos de apoio de que dispõe, e às características da sua fronteira marítima (extensão e facilidade de transposição); a demografia, quanto ao grau de concentração da população na orla marítima e ao relacionamento das suas atividades com o mar; a economia, considerando a sua capacidade industrial, científica, tecnológica e financeira dedicada ao desenvolvimento e à proteção dos interesses marítimos; e a fatores psicossociais do seu povo e seus governantes, entendidos como predisposição e sensibilidade existentes na população e nas elites dirigentes para entender e utilizar o mar; as marinhas civil e militar e seus graus de desenvolvimento, por comparação com as potencialidades geoestratégicas e econômicas próprias; e os meios militares de atuação no mar (forças aéreas, guardas costeiras etc.) (MAHAN, 2007).

Partindo destes atributos, Mearsheimer (2007) sustenta que para domínio marítimo não é necessário que a marinha esteja presente em todos os lugares, somente em pontos estratégicos, chamando a atenção para as rotas e pontos geográficos estratégicos. Segundo diz: “para que a marinha domine um oceano, não precisa controlar sempre todo o mar, mas tem que ser capaz de controlar as zonas estrategicamente importantes sempre que deseje utilizá-las e negar ao inimigo a capacidade de o fazer” (MEARSHEIMER, 2007, p. 96).

Por sua vez, o poder naval é apenas uma fração do poder marítimo, estando associado aos aspectos militares. Violante (2015, p. 227) considera o poder naval “mais restrito e se manifesta como poder especificamente militar, ao passo que o poder marítimo é mais abrangente e se concretiza na capacidade política, econômica e militar de uma potência em usar o mar”.

Carvalho (1982) considera que poder naval visa exclusivamente a defesa dos interesses marítimos no caso de conflitos no mar, sendo seus componentes compostos por:

o Elemento de Força (instrumento de guerra) do qual depende o grau de controlo do mar de que um país é capaz; o Elemento de Segurança, constituído pelas bases e pontos de apoio navais; e o Elemento de Transporte, das Marinhas de Guerra, complementadas pelas Marinhas civis. (CARVALHO, 1982, p. 126).

Este capítulo propõe a entender como o conceito de poder foi empregado para fins marítimos ao longo da história, perpassando pela criação de um poder marítimo, conforme desenvolvido por Mahan e como este autor influenciou os teóricos geopolíticos de Brasil e Argentina. Para isso, divide-se o capítulo em quatro partes: a primeira se destina a definir o poder marítimo, diferenciando do poder naval; o segundo relata, historicamente, quais foram as grandes potências marítimas e como elementos como a geografia, as técnicas e o comércio propiciaram o desenvolvimento das grandes potências; a terceira parte destina-se a explicar a teoria de Mahan; e na quarta e na quinta parte, buscamos mostrar como ela influenciou a geopolítica de Brasil e Argentina, respectivamente.

2.1 Poder Marítimo na História

Podemos afirmar que as civilizações da antiguidade tiveram um desenvolvimento assimétrico. Algumas civilizações puderam progredir suas técnicas e culturas mais rapidamente que as outras. Se analisarmos aquelas chamadas de grandes civilizações da antiguidade – a egípcia, a mesopotâmia e a chinesa – se percebe que todas estão localizadas em regiões banhadas por grandes rios.

Com a presença de grandes corpos aquosos, a comunicação e o transporte se davam de forma mais rápida, além da agricultura, que se estabelecia ao longo da sua bacia hidrográfica.

Como nos rios, as civilizações marítimas também começaram cedo no mundo. Albuquerque e Silva (2006) afirmam que as civilizações marítimas são tão antigas quanto às civilizações fluviais, destacando o Japão, no Oriente, e Creta (parte atual da Grécia), no Mar Mediterrâneo, que tinham em comum a sua localização insular.

Desta forma, o poder marítimo foi um elemento importante na história das nações. Mahan, autor-base para se entender o poder marítimo, reserva em seus mais importantes trabalhos a descrição de conflitos e pensamentos estratégicos marítimos de grandes líderes para se explicar, historicamente e por meio de ações, como o poder marítimo foi importante para a ascensão de potências. Esta parte do trabalho se destina a catalogar as principais civilizações e potências marítimas na história e a influência do mar no domínio e expansão do território e no acesso as rotas comerciais.

Stevens e Westcott, em seu livro “História do Poderio Marítimo”, escrito em 1942, descrevem as origens do poder marítimo ao longo da história, que começa pelos cretenses até o Reino Unido, então detentor de poderio marítimo na época em que o livro foi publicado.

Mahan (2007) também destaca a importância histórica que o controle do Mediterrâneo representava naquele período, dizendo ser o primeiro e principal ponto militar e comercial da antiguidade até a era moderna.

As circunstâncias fizeram com que o mar Mediterrâneo desempenhasse um papel maior na história do mundo, tanto do ponto de vista comercial quanto militar, do que qualquer outro corpo de água do mesmo tamanho. Nação após nação tem se esforçado para controlá-lo, e isso ainda continua⁵. (MAHAN, 2007, p.34)

Os descobrimentos, na era das Grandes Navegações, principalmente da América, tornou-se um elemento importante para o aumento do comércio e o acúmulo de riquezas advindas das colônias. O comércio foi a principal porta de entrada dos

⁵ No original: “Circumstances have caused the Mediterranean Sea to play a greater part in the history of the world, both in a commercial and a military point of view, than any other sheet of water of the same size. Nation after nation has striven to control it, and the strife still goes on.”

colonizadores nas novas terras, sendo que a partir dele foi possível introduzir a sua cultura.

Com o fim das guerras napoleônicas, a Inglaterra se consolidou como a grande potência marítima da época, sendo o único grande país comercial e industrial. Outras nações, como os Estados Unidos, após a Guerra da Secessão, e a Alemanha, depois da sua unificação, tornaram-se competidores.

O desenvolvimento de uma potência na época dependia de sua expansão comercial, que se produziria principalmente pela criação de uma frota mercante nacional. Torna-se evidente a importância das grandes vias comerciais de comunicação e, assim, a expansão comercial e política deveria dar maior importância ao poderio das frotas de guerra.

Alfred Mahan, em seu clássico *The Influence of Sea Power Upon History*, escrito em 1920, detalha como a Inglaterra conseguiu atingir o patamar de grande potência marítima a partir dos conflitos – que geralmente terminavam em guerras – com outros países e a organização da sua sociedade e seus efeitos.

Para Mahan (2007), os Estados Unidos seriam o país mais próximo para suceder a Inglaterra. Levando-se em conta o ano em que o livro foi escrito, 1920, entende-se que o poder militar marítimo dos Estados Unidos ainda estava em crescimento. Mais tarde, com a criação do canal do Panamá, os Estados Unidos controlaram uma importante rota que liga dois oceanos, o Atlântico e o Pacífico, além de poder expandir o seu domínio para o Mar do Caribe.

2.2 A Teoria do Poder Marítimo de Alfred Mahan

O poder marítimo sempre foi uma força vital na ascensão e no declínio das civilizações ao longo da história. A presença de uma frota voltada para a guerra se torna uma das consequências do controle das rotas e via comercial, sendo essencial um poder marítimo para o desenvolvimento de um Estado. Porém, foi somente no século XIX, com o contra-almirante Alfred Mahan em seu livro *The Influence of Sea Power Upon Story*, que o poder marítimo pôde ser teorizado.

Não é objetivo dessa dissertação apresentar uma bibliografia detalhada de Alfred Thayer Mahan, mas vale ressaltar alguns de seus entusiastas e os momentos da história que fizeram com que o contra-almirante teorizasse o poder marítimo. Ao longo de sua vida acadêmica, foi influenciado por seu pai, Dennis Mahan (1802-71), teórico

militar e professor da academia militar de West Point-EUA, pelo historiador alemão Theodor Mommsen (1817-1903) e pelo teórico militar do poder terrestre - Antoine-Henri Jomini (1779-1869). Ainda na ativa, Mahan passou a se destacar na marinha de guerra como instrutor na Escola Naval (1862) e na Escola de Guerra Naval estadunidense (1886-89, 1892-93), e ainda como escritor. (VIOLANTE, 2015)

O pensamento estratégico de Mahan sobre o poder marítimo, o comando do mar, a batalha decisiva e as bases navais é considerado em diversos círculos acadêmicos e militares como uma referência fundamental para a preparação e emprego do poder naval.

Em sua obra, Mahan enumera as principais condições que afetam o poder marítimo das nações. As principais condições descritas por Mahan que podem afetar o poder marítimo das nações são: a posição geográfica, a conformação física do território, a extensão do território, o número da população, as características psicossociais da população e o seu governo.

A primeira condição para se definir uma potência marítima é a sua localização e disposição geográfica. Mahan cita que a Inglaterra levou vantagens sobre os seus adversários, Holanda e França, porque não tinha fronteira continental, assim não precisaria se preocupar com a expansão do seu território e sua defesa por terra, enquanto a Holanda teve gastos para manter um grande exército e manter sua independência, as políticas francesas, frequentemente, foram desviadas do mar para o continente, gastando suas riquezas.

A localização entre dois oceanos também se torna um empecilho para a ascensão de uma potência marítima, considerando que os gastos em defesa serão maiores e a necessidade de reagrupar as frotas seria mais trabalhosa. Os Estados Unidos, por exemplo, ainda que alguns teóricos do poder terrestre considerem que o controle de duas costas seja vantajoso, no caso do poder marítimo seria uma fonte de fraqueza, já as despesas e o comércio feito pelo mar têm que ser duplicados para ambas às costas (MAHAN, 2007).

A expansão colonial inglesa pode representar um momento de fraqueza da defesa do seu território. Entretanto, como a história provou, seus ganhos foram maiores que suas perdas, já que com seu crescimento colonial as sua frota de guerra também cresceu, juntamente a sua riqueza.

A presença de bases e portos espalhados estrategicamente também são elementos consideráveis para o domínio dos mares e a segurança contra possíveis ataques inimigos, além do controle das vias de tráfego mundial. Nesse caso, o autor chama a atenção para como a Inglaterra conseguiu neutralizar o crescimento marítimo da Itália, se for levada em conta somente a sua posição geográfica. A Itália tinha bons portos e uma ótima localização para exercer a sua influência no Istmo de Suez e no Levante, importante rota comercial do período, mas o domínio inglês em Malta neutralizou as vantagens italianas.

A segunda condição para o desenvolvimento de uma potência marítima é a sua conformação física. Entende-se que, quanto mais fácil o acesso ao mar pelo litoral de um país, mais ele desenvolverá um comércio marítimo próprio e uma marinha. Assim, é necessária a presença de golfos, para que os países tenham portos próprios.

Segundo Mahan (2007, p. 36, *traduzido pelo autor*),

Portos numerosos são uma fonte de força e riqueza, sendo também saídas de fluxos navegáveis, que facilitam a concentração neles do comércio interno de um país, mas por sua própria acessibilidade tornam-se uma fonte de fraqueza na guerra, se não for devidamente defendido ⁶.

Para o autor acima, esse é um dos motivos que distinguiu as ações das principais potências no século XVI – França, Inglaterra e Holanda – no seu desenvolvimento marítimo. A França tinha excelentes portos no Mediterrâneo e na saída de grandes rios, o que favorecia o seu comércio exterior e o tráfego interno. Somado a isso, tinha boas condições físicas, o que potencializou a sua manufatura. Por outro lado, a Inglaterra, ainda que tivesse mais portos militares, tinha condições geográficas piores que a França, obrigando-a a sair para o exterior. Nas colônias encontraram terras mais aprazíveis. Mahan (2007, p. 39) diz que esse foi o principal motivo do seu poder ter crescido, já que sua desvantagem a obrigou a procurar colônias.

Algumas condições físicas também podem modificar a comunicação e a segurança das nações. Países com uma grande dimensão continental ou com uma

⁶ Original: Numerous and deep harbors are a source of strength and wealth, and doubly so if they are the outlets of navigable streams, which facilitate the concentration in them of a country's internal trade; but by their very accessibility they become a source of weakness in war, if not properly defended

cordilheira separando seus dois extremos só conseguirão ter uma comunicação se tiver o controle absoluto do seu mar.

E, a última condição física que pode afetar o desenvolvimento de uma nação como potência marítima é a sua extensão territorial.

Mahan considera que “no que diz respeito ao desenvolvimento do poder marítimo, não é o número total de milhas quadradas que um país contém, mas o comprimento de seu litoral e o caráter de seus portos que devem ser considerados” (MAHAN, 2007, p. 44, *traduzido pelo autor*)⁷. Uma grande extensão territorial de litoral pode representar a um país um elemento de trunfo ou de derrota, considerando que grandes litorais necessitam de uma guarnição maior e, o que será considerado a quarta condição, uma população grande concentrada na costa.

O número da população é o quarto fator citado por Mahan para que um país possa se desenvolver em uma potência nos mares. Apesar do número de habitantes ser um fator decisivo, é necessário considerar somente a população que vive no litoral e que vive do litoral. Como cita:

no que diz respeito às dimensões, não é apenas o número de milhas quadradas, mas a extensão e o caráter do litoral que deve ser considerado com referência ao poder marítimo e, portanto, em termos de população, não é apenas o total geral, mas o número seguindo o mar, ou pelo menos prontamente disponível para emprego a bordo e para a criação de material naval, que deve ser contado. (MAHAN, 2007, p. 45, *traduzido pelo autor*)⁸

Outros autores também consideram a população como um fator importante para a manutenção do poder. Raffestin, em seu livro *Por uma Geografia do Poder* (1993), considera a população como um dos principais elementos de poder, considerando-a tanto como um recurso quanto como um ator no entrave social. O que torna necessário “conhecer os recursos humanos com que se podia contar” (1993, p. 69), no sentido de que fosse possível conhecer a extensão, para organizar, resistir ou lutar.

⁷ Original: as regards the development of sea power, it is not the total number of square miles which a country contains, but the length of its coast-line and the character of its harbors that are to be considered.

⁸ Original: in respect of dimensions it is not merely the number of square miles, but the extent and character of the sea-coast that is to be considered with reference to sea power; and so, in point of population, it is not only the grand total, but the number following the sea, or at least readily available for employment on ship-board and for the creation of naval material, that must be counted.

No caso do poder marítimo, uma reserva de população se torna necessária ao se projetar um possível confronto marítimo com outra potência. No caso de uma batalha, projetando que os dois países tenham forças iguais, o que decidirá a batalha é a força reserva dos países. Mahan cita que a primeira coisa a se contar é uma reserva organizada, depois a reserva da população marítima, a reserva de população com habilidade mecânica e, por fim, reserva de riqueza.

O próximo ponto colocado por Mahan para o desenvolvimento de um poder marítimo é o caráter nacional. A tendência a de uma nação ao comércio, que envolva necessariamente a produção de algo, é a característica mais importante para o desenvolvimento do poder marítimo.

Para se entender esse ponto, o autor cita os exemplos de Portugal e Espanha comparados à Inglaterra. Os dois primeiros procuraram nos mares uma forma de aumentar a sua riqueza e, para isso, passaram a minerar ouro dos solos de suas colônias. A Inglaterra, por outro lado, buscou aumentar a sua riqueza pelo seu comércio oceânico. Mahan aponta que grande parte do ouro encontrado por Portugal foi dado à Inglaterra, em troca dos seus produtos.

Neste ponto, entende-se a necessidade das colônias e seu crescimento. Ele precisa ser feito de maneira natural, com pouca intervenção do colonizador, ao entender que as colônias crescem melhor dentro de si mesmas, tornando-se um excelente ponto de comércio marítimo.

O último ponto citado para se discutir sobre o desenvolvimento do poder marítimo são as características do governo e instituições. Formas particulares de governos e o caráter de seus governantes ao longo da história exerceram uma influência marcante no poder marítimo.

Os pensamentos de Mahan tiveram papel fundamental na elaboração de políticas externas e internas de Estados como Estados Unidos e Inglaterra que visavam o seu desenvolvimento o domínio através do controle do mar. No entanto, são justamente fora dos mares que a teoria apresenta as suas limitações, ao considerar somente o poder marítimo como importante para que uma nação possa estender seus domínios, excluindo o poder terrestre.

2.3 A Evolução do Pensamento Geopolítico no Mar Brasileiro

Para o Brasil, ainda que a discussão sobre o oceano já estivesse presente desde a fundação dos seus pensamentos geopolíticos, particularmente com a obra *Projeção Continental do Brasil* (1935), de Mário Travassos⁹, ela esteve presente de forma discreta até o final da Segunda Guerra Mundial. Foram poucos os estudos sobre a importância do mar no pensamento geopolítico brasileiro até então, que apenas se atribuía a mensurar “o coeficiente de maritimidade e continentalidade, sem, contudo, estender-se a grandes reflexões sobre o espaço marítimo como um todo” (PENHA, 2011, p. 91).

No que tange o seu espaço, compreendido na sua forma, tamanho, fronteiras e conteúdo, o Brasil possui um caráter muito particular se comparado aos outros países da América do Sul, por apresentar a maior costa atlântica do mundo, situando o oceano Atlântico como uma importante rota comercial do hemisfério sul e do mundo.

Pensando nisso, esta parte da dissertação se destina a entender o ponto de vista de grandes geopolíticos brasileiros, como estabeleceram uma função estratégica do mar para o país e quais as inspirações do poder marítimo nesta construção.

Não se pode dizer que a importância do mar para o Brasil só viesse a ser retratada no começo do século XX. Mattos (2002) afirma que desde a chegada dos portugueses, as riquezas e as rotas marítimas já podiam ser encontradas em documentos da época para se considerar o mar como um dos protagonistas da história brasileira. Contudo, o Atlântico Sul brasileiro ganhou uma ênfase geopolítica do começo do século XX com o General Mario Travassos. Ainda que Travassos não tenha feito reflexões específicas sobre o mar brasileiro, como foi o caso de Mahan, ele foi o primeiro geopolítico a notar a importância de portos e redes fluviais de comunicação para o desenvolvimento do Brasil, frente aos seus vizinhos sul-americanos.

Segundo Mário Travassos, considerado o pai da geopolítica brasileira, o oceano Atlântico pode ser considerado como o grande trunfo do Brasil, pois seria o foco da grande maioria das relações dos países no globo. Para o autor, o continente sul-americano era comandado por antagonismos que colocavam o Brasil em posições favoráveis em relação aos seus vizinhos. Os antagonismos eram: entre o Atlântico e o Pacífico, estando o Brasil em vantagem, por se localizar no oceano Atlântico em função

⁹ Mario Travassos (1891 – 1973) é um dos mais importantes autores sobre os aspectos da Geopolítica Brasileira, com os seguintes volumes: *Aspectos Geográficos Sul-Americanos* (1933), *Projeção Continental do Brasil* (1938) e *Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras* (1942).

do seu relevo menos montanhoso e sua localização compartilhada com os grandes centros econômicos de época, o leste dos Estados Unidos e a Europa (TRAVASSOS, 1947), estando a Bacia Amazônia contra a Bacia do Prata. Penha (2011, p. 92), por sua vez, considera que neste aspecto o Brasil apresenta uma inferioridade em relação a Argentina e

reconhece a superioridade argentina em termos de mobilidade nestas duas frentes, realça a importância das saídas para o mar e das comunicações fluviais como elementos que poderiam ajudar o Brasil a contrabalancear o poderio marítimo argentino no plano regional.

Sabendo-se disso, seria necessário o Brasil programar em seu território redes de comunicação e portos com a finalidade de neutralizar o crescimento da Argentina na Bacia do Prata e outras redes fluviais. Mário Travassos reconhecia que o Brasil deveria aproveitar as vantagens ofertadas pelo território, pelas vias fluviais e o mar para atrair maior influência política, sendo necessário o investimento em políticas de comunicação e de presença brasileira na região central e amazônica brasileira para mitigar o problema de má distribuição do desenvolvimento do país e neutralizar a influência argentina no continente, uma vez que estreitaria os laços políticos e econômicos com outros países que poderiam ceder às investidas de Buenos Aires no momento em que faltasse interesse político e investimentos econômicos brasileiros.

Anos mais tarde, com a aliança brasileira com os Estados Unidos na Guerra Fria, coube a Marinha do Brasil realizar trabalhos específicos neste oceano, levando em consideração, principalmente, a defesa da costa brasileira contra possíveis ataques soviéticos (PENHA, 2011).

Partindo deste contexto de Guerra Fria, outro renomado geopolítico brasileiro, o General Golbery de Couto e Silva¹⁰, influenciado pelas ideias da geopolítica clássica, como os conceitos de *espaço* e *posição* de Ratzel, e a teoria de *Heartland* de Mackinder, também considerava, ainda na década de 1950 o Brasil como privilegiado em relação aos outros países, devido às suas riquezas naturais e à sua posição geoestratégica no Atlântico Sul (CARVALHO, 2010). Por conta disso, o Brasil seria o único país do continente sul-americano que poderia reivindicar junto aos Estados

¹⁰ Golbery do Couto e Silva (1911 - 1987) foi um general e geopolítico brasileiro conhecido como um dos principais teóricos da doutrina de segurança nacional, elaborada nos anos 1950.

Unidos o *status* de principal potência da região do Atlântico Sul, sendo uma área vital para o uso da *Pax Americana*¹¹.

Para Carvalho (2010), Golbery enxergava o Brasil como “satélite privilegiado”, pois ainda que subordinado aos Estados Unidos, poderia ser o controlador dos “estados-vassalos” no continente sul-americano, além de fazer a supervisão do Atlântico Sul, protegendo, assim, o ocidente e controlando o expansionismo soviético.

Golbery *apud* Carvalho (2010) ainda ressaltava os motivos que faziam com o que o Brasil tivesse primazia em relação aos outros países do continente sul americano, sendo merecedor da aliança com os Estados Unidos, como detentor de uma posição privilegiada na costa atlântica meridional e de uma importância geoestratégica do nordeste para a defesa do ocidente e das rotas.

Golbery colocou o Atlântico Sul como uma das regiões prioritárias para a defesa do Brasil, juntamente com a região compreendida pela vizinhança latino-americana. Para explicar como deveria ocorrer esse plano de defesa, o autor elaborou a *tese dos hemisférios* em sua principal obra, *Geopolítica do Brasil*.

Assim, Silva (1967) considerava dois tipos de esforços de defesa que o Brasil deveria se articular. Sob um contexto regional, ele definia o hemisfério inferior, que constituía a linha de defesa mais próximas do Brasil, como a região atlântica das Américas, África e Antártica. Esta região englobaria terras dentro de um raio médio de 10 mil km a partir do centro brasileiro, onde não haveria ameaças diretas à América do Sul. Sob um contexto global o hemisfério exterior corresponde àquelas regiões onde poderiam surgir as ameaças ao ocidente, e em consequência, ao Brasil, como a Europa, o oriente da África, a Índia, a Austrália e a Ásia, que ele considerava como os grandes focos de ameaça para o continente sul-americano, já que englobava o eixo soviético.

Segundo Golbery do Couto e Silva, a defesa brasileira no Atlântico Sul deveria acontecer devido ao hemisfério exterior, onde o Brasil possuía uma extensa fronteira marítima vulnerável ao transbordamento de investidas comunistas na África. (SILVA, 1967). Penha (2011) descreve que o *Continente Negro*, na concepção de Golbery, “seria a continuação da própria fronteira brasileira (a “fronteira oriental”) e, como ponto mais vulnerável da área interior, decisivo na segurança do hemisfério interior” (PENHA, 2011,

¹¹ A *Pax Americana* é um termo latino referindo-se a hegemonia norte-americana no mundo. Também indica o período de relativa paz entre as potências ocidentais e outras grandes potências do fim da Segunda Guerra Mundial em 1945, coincidindo com a atual dominação econômica e militar dos Estados Unidos da América, em estreita colaboração com a ONU.

p. 95). Como políticas de defesa para reverter essa situação, o autor recomendava incentivos ao desenvolvimento econômico e à integração nacional e regional, maior atenção à região norte do país, alinhamento militar e diplomático com os Estados Unidos (maior força no hemisfério) e estreitamento das relações com países africanos, particularmente com os países lusófonos, os quais o Brasil deveria se encarregar de defender, já que Portugal não tinha condições para assumir essa tarefa.

O General Carlos Meira Mattos foi outro autor geopolítico importante que deu atenção à elaboração e descrição de políticas geoestratégicas do Brasil para o Atlântico Sul. Como Mario Travassos, a sua atenção estava mais voltada para o continente. Com relação ao mar, Mattos também se atrelava à uma política de desenvolvimento do Atlântico em que o Brasil estaria atrelado às políticas dos Estados Unidos e destacava a importância estratégica do Atlântico Sul, para o transporte marítimo de petróleo do Oriente Médio e da fronteira marítima brasileira com a África, em função da descolonização do continente, com a criação de vários Estados e o aumento do poder soviético na região, a partir da conquista de posições estratégicas nos países africanos (MATTOS, 1980).

Mattos (1980) deu um maior destaque para o continente africano em função da sua localização estratégica, estando entre os Estados Unidos e a Eurásia como via de acesso. Desta forma, a África deveria ser a prioridade nas estratégias de defesa do Brasil, já que o avanço tecnológico da época diminuiu de forma significativa as distâncias e o oeste africano seria a principal localização de eventuais ações inimigas.

As contribuições de Meira Mattos, que fizeram com que ele se diferenciasse dos trabalhos dos geopolíticos brasileiros já citados, se fundamentam em dois pontos: em primeiro lugar, a importância do desenvolvimento tecnológico em assuntos relacionados ao mar, que estariam estritamente ligados ao desenvolvimento nacional. Em segundo lugar, a criação de unidades geoestratégicas entre o Atlântico Sul e o Atlântico Norte, com o intuito de se defenderem no caso de um conflito global entre as grandes potências e entre Brasil, Argentina e África do Sul, países com Marinhas entre as mais importantes da região, tendo como finalidade a defesa contra o inimigo soviético, já que ele considerava que sozinhas as Marinhas destes países não teriam poder suficientes. (MATTOS, 1980).

A professora Therezinha de Castro foi a primeira não militar que teve grande contribuição geopolítica no Atlântico Sul brasileiro. Seus trabalhos na região se

destacam pela defesa dos direitos brasileiros na Antártida e pelo papel que o Brasil deveria desempenhar em sua região marítima.

Além da maior importância dada à Antártida, destaca-se o contexto global em que Therezinha de Castro produziu os artigos e livros. A relação brasileira com os Estados Unidos tinha uma menor importância. Na década de 1970, o governo norte-americano enfraqueceu os laços diplomáticos com o Brasil, em função da Guerra das Malvinas, quando o governo dos Estados Unidos deu apoio à Grã-Bretanha, enquanto a política externa adotada pelo Brasil era de apoio à Argentina. (PENHA, 2011).

Pode ser apontado como uma das mais relevantes contribuições dessa autora a *Tese da Defrontação*, a qual defende que o Brasil deveria se guiar pelo Equador terrestre e pela convenção do *International Hydrographic Bureau* (Mar Austral, na verdade, seria um prolongamento do Atlântico, do Índico e do Pacífico) e reivindicar sua presença na Antártica. (ASSIS e FRAGMENTO, 2018, p. 8)

A defesa da América do Sul baseava-se principalmente na vertente marítima e, visto que não existiam barreiras que bloqueassem a passagem entre tais oceanos e o Glacial Antártico, seria de suma importância que o Brasil salvaguardasse os vasos de comunicação interoceânicos presentes em tal região, uma vez que se constituíam como corredores vitais de circulação para fins pacíficos e militares. Assim, Therezinha de Castro coloca a Antártida no que ela chama de *diretrizes difundentes*, quando o país articula sua ação geopolítica em regiões geograficamente mais afastadas (PENHA, 2011 *apud* CASTRO, 1984).

Os pontos estratégicos abordados pela autora acima no Atlântico Sul são: o Estreito de Drake e o Cabo Horn (Figura 1), na porção sul do continente sul-americano, que corriam o risco de serem dominados pelo expansionismo soviético que tinha bases de apoio na região, particularmente no território africano e as ilhas Malvinas, Santa Helena, Trindade, Tristão da Cunha Geórgia, Ascensão, Sandwich, Orcadas e Shetland, localizadas na porção centro sul do Atlântico Sul, que também seriam importantes para controlar a expansão soviética na região (PENHA, 2011).

Figura 1 - Representação cartográfica do Estreito de Drake, ligando o continente sul-americano à Antártida



Fonte: Site Polar Cruises¹².

Therezinha de Castro colocava a extensão da costa brasileira como um poderoso fator para o desenvolvimento econômico, destacando a sua posição geoestratégica, que permitiria a construção de portos, bases e a navegação de grandes embarcações em regiões interiores, além de uma importância comercial, pela pesca e pela presença de recursos energéticos no mar (ASSIS e FRAGMENTO, 2018).

Assis e Framento (2018) dizem que essas questões levaram à uma distinta abordagem sobre a utilização do poder naval para Therezinha de Castro, corroborando as futuras ações da expansão da sua plataforma continental. Como destacam:

o Poder Naval deve ser pensado no Brasil de modo a garantir além da segurança da costa, a garantia do acesso aos recursos nacionais. Isso se mostra claro com o requerimento de vários países a buscar afirmar a soberania até 200 milhas náuticas com direito a exploração dos recursos na área, que acabou evoluindo para lei do direito do mar em 1982 (ASSIS e FRAGMENTO, 2018, p. 11).

Também vale destacar o ponto de vista de Therezinha de Castro com relação às possíveis ameaças ao Atlântico Sul. O pensamento de Therezinha de Castro se assemelha ao pensamento de Meira Mattos, no sentido de propor a criação de unidades

¹² Disponível em: <<https://www.polarcruises.com/antarctica/ships/premium-expedition-ships/sea-spirit-antarctica/classic-antarctica-13-day>>. Acesso em: 16 jul. 2019.

para a defesa da região, considerando que nenhuma marinha sozinha teria poder suficiente para conter as investidas soviéticas no Atlântico Sul.

Outro importante pensador brasileiro com relação ao Atlântico Sul é o professor Eli Alves Penha. Entre os seus trabalhos, destacam-se as relações do Brasil com a África pelo oceano Atlântico. No seu livro *Relações Brasil-África e Geopolítica do Atlântico Sul*, publicado em 2011, ele discute a perspectiva da formação de uma bacia econômica do Atlântico Sul, tendo como eixo as relações do Brasil com a África subsaariana.

Penha (2011) acredita que a Zopacas¹³ foi o grande marco de um esforço para se definir um regime de coordenação política. Ela teria a função de coordenar as políticas de defesas de todas as áreas da bacia Atlântica, porém não dispõe de regimes jurídicos que deem conta dos desafios estratégicos em que os países ribeirinhos estão submetidos.

Penha culpa a globalização pela não integração dos países da região, avaliando por meio de variáveis estratégicas, econômicas e políticas. Em termos estratégicos, os cortes orçamentários das marinhas dos principais países do Atlântico Sul (Brasil, Argentina, África do Sul e Nigéria), juntamente com a presença de grandes potências marítimas, como os Estados Unidos e o Reino Unido, reduziram suas capacidades operacionais (PENHA, 2011).

Em termos econômicos, a dispersão dos interesses nacionais também colabora para a não efetivação de uma bacia econômica. Por fim, em termos políticos, Penha (2011) vê grandes dificuldades em materializar a cooperação entre os países com bases mais sólidas.

2.4 A Evolução do Pensamento Geopolítico no Mar Argentino

O desenvolvimento de um pensamento estratégico marítimo argentino começou no final do século XIX ligado ao crescimento industrial, que fizeram com que a marinha e os geopolíticos, em especial o vice-almirante Rosa Storni (1876-1954), defendessem que a Argentina priorizasse o Atlântico Sul e priorizasse relações

¹³ A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) foi criada pelas Nações Unidas em 1986, com o objetivo de evitar a introdução de armamentos nucleares e outros de destruição em massa na região, bem como, por meio do multilateralismo, aproveitar todo o potencial socioeconômico da área. Além do Brasil, outros 23 países são signatários da ZOPACAS: África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai. (BRASIL, 2015)

comerciais com a Inglaterra, ao invés dos seus vizinhos sul-americanos, com destaque para o Brasil, que passava por uma crise econômica em função do término da Guerra do Paraguai.

Em um contexto econômico favorável à Argentina e o declínio econômico e militar do Brasil em função da Guerra do Paraguai (1864-1879), quando o setor agropastoril argentino pôde se enriquecer, ao vender suprimentos para as tropas brasileiras, o vice-almirante Storni, influenciado pela obra de Mahan, formulou o livro *Interesses argentinos el er mar*, em 1916, com as principais estratégias políticas para um crescimento marítimo argentino. Assim, ele descreveu três premissas básicas para que a Argentina alcançasse o seu objetivo: priorizar o mercado europeu, intervir na opinião pública e gerenciar o continente sul-americano como defensor da paz (MARTINS, 2017).

Com relação à primeira premissa, Martins (2017) destaca que na opinião de Storni, a Argentina, como dependente do comércio europeu, deveria “priorizar pela autonomia da construção naval, transportar suas mercadorias em uma marinha mercante autóctone e defender as linhas de comunicação marítima que ligam o país aos mercados europeus” (MARTINS, 2017, p. 3). Para isso, deveria sacrificar um plano de interiorização continental, ou uma iniciativa de aproximação com países vizinhos.

Na segunda premissa, Storni entendia que, somente mobilizando a opinião pública o governo argentino conseguiria um desenvolvimento do poder marítimo, considerando que na época não havia uma discussão sobre o mar por parte da população. Devido à influência de Mahan nos pensamentos geopolíticos estratégicos, Storni entendia que a população deveria adquirir uma consciência marítima sobre a importância da ampliação do litoral para o progresso argentino no século XX. Como destaca Figueroa (2015), Storni realizou conferências com o objetivo de orientar políticas de desenvolvimento do mar. Sua primeira conferência, em 1916, “consistió en una articulación de conceptos geográficos, históricos, demográficos y económicos que interactuaban en un escenario casi desconocido para el ciudadano argentino común: el mar” (FIGUEROA, 2010, pp. 12-13)¹⁴.

Na última premissa, Stormi considerava que a manutenção da paz no continente sul-americano deveria ser garantida pelo gerenciamento, por parte da Argentina, de uma condição de equilíbrio de poder entre Argentina, Brasil e Chile.

¹⁴Consistia numa articulação de conceitos geográficos, históricos, demográficos e econômicos que interagiam num cenário quase desconhecido do cidadão comum argentino: o mar. (Traduzido pelo autor).

A partir das influências que teve de Ratzel, Storni entendia que a exploração econômica do mar deveria ser acompanhada por um componente militar que protegesse as atividades marítimas argentinas. Assim, ele destacou a importância da localização geográfica na política marítima argentina, em que não era necessário somente um investimento no poder naval, a partir da compra e da fabricação de navios, mas deveria ser dada uma atenção especial na manutenção de bases ao longo da costa argentina, a fim de fornecer apoio estratégico para sua frota mercante e sua frota de guerra (FIGUEROA, 2010).

Desta forma, os pensamentos de Storni não levavam em consideração a cooperação com os seus vizinhos sul-americanos no Rio do Prata. Seu pensamento era que a expansão dos interesses marítimos da Argentina só se daria com a influência das potências hemisféricas da época, particularmente o Reino Unido. A lealdade ao modelo de inserção subordinada e a crença nas capacidades organizadoras da marinha fazem o pensador vislumbrar um futuro de prosperidade e supremacia naval regional. (MARTINS, 2017, *apud* STORNI, 1963).

Da visão de Storni, Figueroa (2010) aponta o fortalecimento do poder naval, que partiria de uma iniciativa do governo. Segundo diz:

Era necessário um plano que permitisse: a construção de transportes navais a serviço da exploração e transferência de recursos marinhos, o desenvolvimento da atividade pesqueira nacional, o crescimento da Marinha Mercante e a implementação de um projeto de longo e médio alcance que garantir à força naval os recursos necessários para garantir a defesa do Mar Argentino antes de uma guerra. Essas variáveis eram, para Storni, os pilares sobre os quais se baseava o conceito de Poder Naval, que deveria ser levado adiante como uma política de Estado que - da mesma forma que nos países mais poderosos do mundo - ia além dos problemas conjunturais¹⁵ (FIGUEROA, 2010, p. 15, *traduzido pelo autor*).

¹⁵ O original: “Se precisaba un plan que permitiese: la construcción de transportes navales al servicio de la explotación y traslado de los recursos marinos, el desarrollo de la actividad pesquera nacional, el crecimiento de la Marina Mercante y la implementación de un proyecto de largo y mediano alcance que asegurara a la fuerza naval los recursos necesarios para asegurar la defensa del Mar Argentino ante algún conflicto bélico. Estas variables eran, para Storni, los pilares sobre los que se asentaba el concepto de Poder Naval, que debía ser llevado adelante como una política estatal que -de igual modo que en los países más poderosos del mundo- traspasara las problemáticas coyunturales.”

Além de Storni, também deram uma contribuição nas discussões os capitães de fragata Pedro e Jorge Casal Jogos e o almirante Manuel J. Lagos. Assim como o seu contemporâneo, eles apoiavam a ideia de uma política industrial que promovesse a independência, autossuficiência em aço e recursos energéticos, que garantiria um forte poder naval, na proteção de uma marinha mercante.

Outro importante autor foi o almirante Manuel Domecq García (1859-1951). Entre as principais características descritas por ele para o fortalecimento do poder marítimo argentino estão: a construção e fortalecimento da indústria naval, a melhoria das comunicações marítimas e a exploração de recursos energéticos. Ele também era favorável à defesa do território com as instalações de bases geoestratégicas, particularmente no sul da Patagônia (TRIPOLONE, 2015).

José León Suárez (1872-1929) foi outro autor importante para o desenvolvimento de uma geopolítica marítima Argentina. Em 1925, apontou a importância da regulamentação da exploração de recursos vivos em alto mar. Enrique *et al* (2011) apontam a importância dos fatores geopolíticos no desenvolvimento do direito internacional vinculado a exploração de recursos marinhos.

Ainda que não houvesse nenhum autor de destaque no século XX, vale ressaltar que os anos de 1950 foram marcados por uma atenção maior do pensamento estratégico e geopolítico da Argentina na Antártida, com a construção de bases na região. Segundo Dellamer *et al.* (2005), as estratégias se focavam na organização da defesa do litoral do Atlântico Sul, que protegeria o tráfego mercante.

A organização e condução da Defesa da costa Atlântica, dando proteção ao tráfego mercantil, essencial para o bom funcionamento da economia nacional e para o fornecimento da logística necessária, em caso de crise. A organização do perímetro de defesa de suas portas de acesso, para que elas não sejam afetadas e garantam que estejam permanentemente abertas às operações. La organización y conducción de la Defensa del litoral atlántico, dando protección al tráfico mercante, imprescindible para el buen funcionamiento de la economía nacional y la provisión de la logística necesaria, en caso de crisis. La organización de la defensa perimetral de sus puertas de acceso, de modo que no se vean afectadas y

que se asegure que estén abiertas permanentemente a las operaciones (DELLAMER et. al., 2005, p. 157, *traduzido pelo autor*).¹⁶

2.5 Análise Comparativa do Pensamento Geopolítico de Brasil e Argentina no Atlântico Sul

Percebe-se uma grande diferença na formação da geopolítica brasileira e na Argentina, principalmente com relação ao oceano Atlântico. Enquanto no Brasil essa formação surgiu mais voltada para o continente, particularmente influenciada por Mackinder, na Argentina ela nasceu desde cedo mostrando preocupação pelo espaço marítimo.

Storni, principal pensador argentino, seguiu todos os preceitos de Mahan, inclusive o de doutrinar a população para um conhecimento marítimo.

Uma das explicações para isso é o fator geográfico, que conforme discutido, sempre influenciou na formação do pensamento geopolítico voltado para questões marítimas. Devido a sua proximidade com a Antártida e por ser o estreito de Drake a principal passagem para o oceano Pacífico até a criação do canal do Panamá, o desenvolvimento da defesa argentina se deu mais voltado para o seu mar.

Além disso, também contribuíram com maior preocupação estratégica com as questões do Atlântico Sul: as guerras na metade final do século XIX do Brasil com os vizinhos sul-americanos, que causaram o enriquecimento argentino, já que era uma fornecedora de alimentos; a importância da pesca e a produção de produtos derivados de algas marinhas na economia argentina e as ameaças exógenas constantes devido a sua posição geográfica, particularmente com a Grã-Bretanha.

A influência de Mahan e a herança de Storni na construção de um pensamento da sociedade argentina sobre o mar pode ser notada até mesmo no século XXI. Em 2010, a Argentina sancionou uma lei (lei 26.651) na qual se estabelece a obrigatoriedade de utilizar um mapa bicontinental da Argentina, ou seja, que apresente tanto o continente sul-americano quanto o continente da Antártida, em seu sistema educativo (FERNÁNDEZ, 2012).

¹⁶ Original: La organización y conducción de la Defensa del litoral atlántico, dando protección al tráfico mercante, imprescindible para el buen funcionamiento de la economía nacional y la provisión de la logística necesaria, en caso de crisis. La organización de la defensa perimetral de sus puertas de acceso, de modo que no se vean afectadas y que se asegure que estén abiertas permanentemente a las operaciones.

Por sua vez, o Brasil demonstrou um discreto aumento de preocupação com relação a sua geopolítica marítima, não se percebendo o uso do poder marítimo de Mahan nas principais contribuições, com exceção de Therezinha de Castro. Muito dessa demora em valorizar o poder marítimo foi devido à sua posição privilegiada, por se encontrar longe dos centros conflituosos pelo espaço marítimo. Grandes partes das preocupações brasileiras nos anos que antecederam Mario Travassos estavam relacionadas à Argentina, fazendo-se necessária uma defesa dos seus canais fluviais.

Desta forma, o desenvolvimento geopolítico dos dois países apresentou substanciais transformações ao longo da história, seja por meio de uma mudança de comportamento como por interesses de poder.

3. REGIMES INTERNACIONAIS E AS POTENCIALIDADES DO ATLÂNTICO SUL

Os oceanos sempre tiveram um papel importante ao longo da história da humanidade. A possibilidade de intercâmbio entre as diversas áreas do planeta, além do controle das vias e rotas fizeram dos mares um grande elemento de poder para as nações. Primeiramente, a dependência do mar pelo homem estava atrelada a comunicação e a subsistência, pela pesca. Contudo, conforme surgiram inovações tecnológicas dos equipamentos de navegação, além do desenvolvimento das embarcações, os obstáculos marítimos começaram a diminuir, com o estreitamento das relações entre os povos e um maior comércio marítimo.

Com um maior uso do espaço marítimo, necessitou-se a criação de normas que regulamentassem essas atividades. Somado a isso, o desenvolvimento tecnológico, particularmente em técnicas de exploração dos fundos marítimos, e a globalização, deram ao mar uma maior relevância nos dias de hoje.

Sabendo disso, este capítulo tem como objetivo analisar as cúpulas internacionais para a criação de regimes internacionais, como o Direito do Mar, e como eles evoluíram até a atual Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, e entender de que formas os regimes internacionais se valeram dos recursos marinhos e quais são suas relações com o Direito Internacional.

Mais adiante no capítulo, será descrito a posição de Brasil e Argentina ao longo de sua história em relação ao Direito do Mar, o papel nas conferências internacionais. Por fim, serão analisados os recursos encontrados no território marítimo desses dois países como forma de demonstrar o seu interesse na defesa de uma legislação marinha.

3.1 Localização e Geografia do Atlântico Sul de Brasil e Argentina

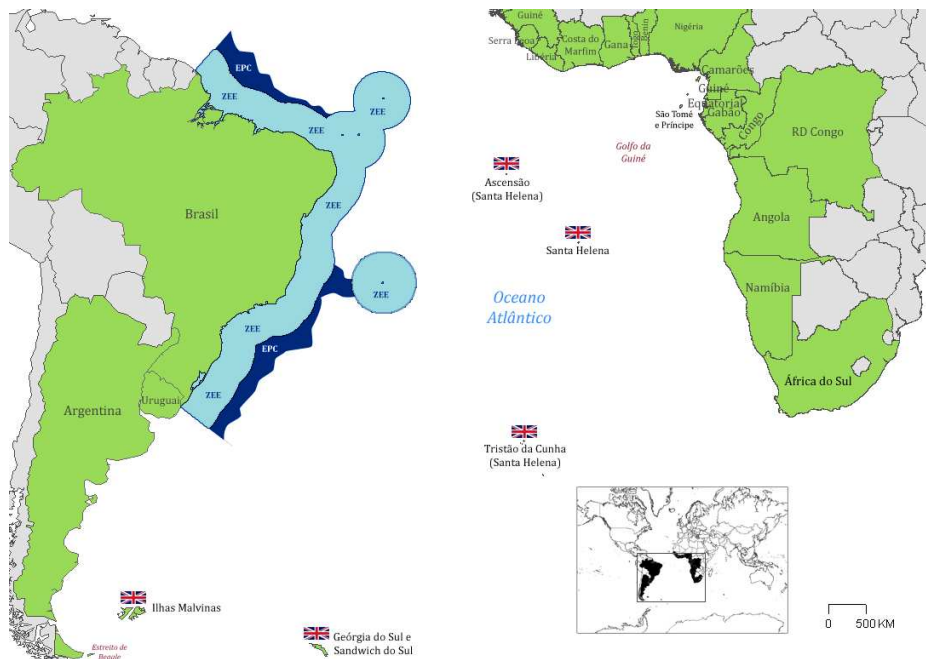
O Atlântico Sul se encontra ao sul da linha do Equador, no hemisfério Sul. Tem uma grande importância estratégica por conectar a América do Sul com a África. Por isso, foi o grande elo de comunicação e transporte da economia-mundo escravista, entre os séculos XVI e XIX. Atualmente, mais de 90% do comércio internacional de Brasil e Argentina flui pelo Atlântico, e quase toda a sua importação de petróleo também atravessa suas águas, sendo uma alternativa importante para o transporte de navios de grande porte.

O Brasil possui a maior costa Atlântica do mundo, correspondendo a cerca de 7,4 mil km e 5.310.000 km² de área marítima. Além da sua porção continental, também contou nos territórios insulares desde o período imperial. Esse conjunto de ilhas, posicionadas em alguns casos a mais de 1.000 km da costa, representa uma avançada ponta de lança da presença brasileira no Atlântico Sul Equatorial e Tropical e, na prática, o prolongamento da sua soberania de base continental no oceano profundo: Arquipélago São Pedro e São Paulo, Ilha de Trindade e Vaz de Lima, Arquipélago de Fernando de Noronha, Arquipélago de Abrolhos e Atol das Rocas (COSTA, 2015).

A Argentina possui o segundo litoral mais extenso, com 1.227.568 km², e a segunda maior plataforma marítima entre os países costeiros do Atlântico, estando somente atrás do Brasil. À Argentina tem uma posição estratégica com relação à Antártica e disputa a soberania das Ilhas Malvinas e das Ilhas Geórgia e Sandwich do Sul com a Grã-Bretanha.

Além dos países localizados na região, a Grã-Bretanha mantém a posse de um cinturão de ilhas no Atlântico Sul (Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Ilhas Malvinas e Geórgia do Sul, e Sandwich do Sul).

Figura 2 - Localização e Contexto Geopolítico do Atlântico Sul



Fonte: Elaborada pelo autor com base de dados da Marinha do Brasil, 2015.¹⁷

¹⁷ Em azul a Zona Econômica Exclusiva Brasileira e a extensão da sua plataforma continental.

3.2 O Direito do Mar

O Direito do Mar é um dos ramos do Direito Internacional que determina regulamentações em um contexto internacional que tenham como função delimitar a natureza e a extensão de um domínio marítimo, estabelecendo normas de tráfego e os direitos de soberania e jurisdição das zonas marítimas.

Para se entender o emprego do Direito do Mar na criação das atuais legislações durante a história, torna-se importante conceituar regimes internacionais, que podem ser tanto causa como consequência dos Direitos Internacionais. Krasner (2012, p.93) define os regimes internacionais como “princípios, normas e regras implícitos ou explícitos e procedimentos de tomada de decisões de determinada área das relações internacionais em torno dos quais convergem as expectativas dos atores”.

Joseph Nye Jr. e Robert Keohane (1977) também classificam os regimes internacionais. A partir de uma visão da escola da interdependência das Relações Internacionais, os autores consideram que a interdependência entre os Estados esteja diretamente afetada pelos regimes internacionais, ou seja, eles são usados pelos governos para o controle e a regulamentação das relações entre os Estados e as transnacionais. Os regimes, então, seriam vistos como um conjunto de arranjos de governança que incluem redes de regras, normas e procedimentos que regulam o comportamento dos atores e controlam os seus efeitos, afetando a interdependência e influenciando diretamente a forma que o poder dos Estados é traduzido em resultados nas negociações.

Krasner (2012) aponta o caráter permanente dos regimes, que tem a capacidade de transcender as alterações de poder ou dos interesses estatais. Usando as contribuições de Keohane e Jervis, ele distingue os regimes dos acordos. Segundo ele,

uma distinção analítica básica precisa ser feita entre regimes e acordos. Os acordos são arranjos *ad hoc*, geralmente únicos e de curta duração. O propósito dos regimes, por sua vez, é facilitar os acordos. Da mesma forma, Jervis argumenta que o conceito de regimes “não implica apenas normas e expectativas que facilitam a cooperação, mas uma forma de cooperação que é mais do que atender o próprio egoísta de curto prazo (KRASNER, 2012, p. 94).

Nos atuais cenários, os regimes podem ter tanto a sua utilidade quando a sua inutilidade. Pensando na sua utilidade, eles surgem como uma resposta para coordenar

os interesses egoístas dos Estados e criar um ponto de interesse comum, que não poderia ser alcançado de forma não coordenada. Neste cenário, Krasner (2012) aponta que acontece em situações na qual uma tomada de decisão individual leva a resultados sub-ótimos. No entanto, quando há relações conflituosas, isto é, quando um estado age para maximizar as suas diferenças com relação aos demais estados, os regimes perdem a sua relevância.

Segundo Waltz (1980), os países interagem em ambientes similares, sendo, portanto parte de um mesmo componente. Suas ações condizem com a sua busca pela autopreservação. Eles são contidos somente pela interação com outros Estados no sistema. O comportamento é uma função da distribuição de poder entre os Estados e da posição particular de cada Estado no sistema. Quando a distribuição de poder se altera, o comportamento também muda.

Assim, Waltz considera que a criação de regimes são ações contiguas para sustentar as capacidades de poder desses Estados. Young (2000), desta forma, coloca as instituições internacionais a função de programar tais regimes para assegurar que os Estados não ajam individualmente, assegurando que eles se encontram sob uma jurisdição e respeitem igualmente as exigências institucionais. No entanto, ainda considera que a distribuição de poder dos membros da sociedade internacional também influencia as condutas internacionais, onde diferencia a eficiência e a equidade das instituições internacionais.

Neste sentido, Young (2000, p. 221) discute que a efetividade de uma instituição internacional se dá na medida em que “seu funcionamento obriga os atores a se conduzirem de modo diferente daquele como se comportariam caso a instituição não existisse”. Assim, incumbe que os Estados, tidos como os principais membros da sociedade internacional, sejam entidades coletivas.

O Direito Internacional, como é o caso do Direito do Mar, é uma consequência dos regimes internacionais, sendo um reflexo de acordos feitos entre os Estados. Ainda que haja uma denotação coletiva, Young (2000) detecta uma assimetria aguda entre os Estados, causa da distribuição do poder. Isso muitas vezes coloca em discussão a efetividade das instituições internacionais. Assim, considera que uma ou mais partes possam assumir a liderança nos processos de formação de regime e eles não sejam feitos de forma coletiva.

Krasner (2012) atribui cinco causas básicas para explicar o desenvolvimento dos regimes: 1) o autointeresse egoísta, 2) o poder político, 3) as normas e os princípios, 4) usos e costumes e 5) o conhecimento. Enquanto as três primeiras representam causas centrais, as duas últimas representam causas suplementares.

Como autointeresse egoísta, entende-se como “o desejo de um ator maximizar sua função de utilidade sem incluir a utilidade de outro” (KRASNER, 2012, p. 101). Assim, as motivações de um ator se dão apenas quando um comportamento de outro ator afeta os seus próprios comportamentos. Para mais bem explicar essa causa egoísta, Krasner (2012) utiliza das contribuições de Young, que atribui três diferentes caminhos para a formação de regimes, sendo que os dois primeiros caminhos representam o autointeresse egoísta: o espontâneo (regimes emergem de expectativas convergentes entre várias ações individuais), o negociado (os regimes são formados por acordos explícitos) e o imposto (os regimes são inicialmente impostos sobre os atores por forças externas).

O poder político pode ser classificado como as ações inerentes de um Estado para promover a sua sobrevivência. Pensando na estrutura anárquica do sistema internacional, eles tendem a maximizar seus ganhos e minimizar suas perdas, sendo os regimes utilizados para assegurar ótimos resultados. Classificam-se como dominantes aqueles atores que apresentam um maior poder político, o que dá a eles a capacidade de utilizar dos regimes para coordenar os demais atores. Eles “podem explicitamente usar uma combinação de sanções e incentivos para forçar outros atores a agir de acordo com um conjunto particular de princípios, normas, regras e procedimentos de tomada de decisões” (KRASNER, 2012, p. 104). Por outro lado, “os atores dominantes podem assegurar a aquiescência de facto ao manipularem determinadas oportunidades, de tal modo que atores mais fracos são levados a comportarem-se da maneira desejada” (KRASNER, 2012, p. 104).

As normas e os princípios são colocados como essenciais para a projeção de regimes, sendo a soberania o princípio de maior destaque para a construção dos regimes.

A partir do entendimento para a construção do regime, convém explicar como os regimes internacionais marítimos surgiram na história. Apesar da sua importância econômica e geográfica, somente foi estabelecida uma jurisdição estatal sobre os oceanos no século XV, quando se ficou estabelecido que um Estado tem o

direito de exercer soberania sobre a faixa marítima que se estendia de sua costa até o alcance máximo do tiro de canhão, que na época atingiram apenas 3 milhas. O restante era regido pelo princípio de *mare liberum*. Essa regra foi universalmente aceita – ainda que alguns países ainda considerassem necessária a uma jurisdição maior, entre 6 e 12 milhas (FRAGA, 1980). Até o século XX, segundo Barbosa (2012, p. 16),

a exploração econômica do mar deixou de estar restrita à pesca e à navegação, e a comunidade internacional, sob a égide da Liga das Nações, iniciou as discussões a fim elaborar um regime jurídico internacionalmente reconhecido para o meio marinho.

No século XX, com a consolidação do petróleo como principal recurso energético no mundo, o interesse mundial se volta para a investigação do fundo marítimo e, posteriormente, o subsolo.

Havia a necessidade de definições conceituais e o desenvolvimento de regras para o gerenciamento do espaço marítimo. Desta forma, em 1930, a Liga das Nações realiza a Conferência de Haia, que foi o primeiro momento de uma articulação para a criação do Direito do Mar. Ela contou com 40 Estados e teve como objetivo determinar a largura do mar territorial (SOUZA, 2015). Rangel (1974, p. 299) considera que a Conferência de Haia não obteve sucesso pelo seu caráter restritivo, uma vez que “se propôs, de início, a codificar normas apenas sobre águas territoriais, embora, somente depois, cuidasse de outros espaços marítimos”.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, o interesse global se volta para a investigação dos recursos do mar e os países fazem alianças para a exploração do subsolo marinho e passam a reclamar seus direitos sobre as áreas submarinas. A Grã Bretanha, aproveitando-se da localização de suas colônias nas Américas, em 1942, faz um acordo com a Venezuela para a exploração petrolífera e anexa a colônia de Trinidad e Tobago como sua área submarina (FRAGA, 1980).

No mesmo ano, os Estados Unidos legisla seus direitos sobre a sua plataforma continental, estabelecendo sua exclusividade para pesca e tráfego marítimo em 700 milhas a partir do continente. Além disso, determina uma profundidade de 100 braças¹⁸ (183 m) em seu domínio marítimo (FRAGA, 1980).

¹⁸ Unidade de comprimento do sistema imperial britânico que corresponde a 6 pés ou 72 polegadas (1,8288 m). É utilizada para a medida de profundidades marítimas.

Influenciados pela iniciativa norte-americana, outros países também passaram a reclamar os domínios da sua plataforma continental, a saber: México (1942), Argentina (1946), Panamá (1946), África do Sul (1947), El Salvador (1947), Costa Rica (1947), Islândia (1948), Grã Bretanha nas Ilhas Malvinas (1950) e Brasil (1950) e Chile (1952), Peru (1952) e Equador (1952).

Vendo um conflito iminente entre os países, em consequência de decisões unilaterais e arbitrárias que afetavam a soberania dos Estados, a Organização das Nações Unidas (ONU) criou um comitê jurídico de Direito do Mar. Realiza-se, em 1958 em Genebra, a Primeira Conferência da ONU sobre Direito do Mar, tratando-se temas como Alto-mar, Mar Territorial, Zona Contígua e Plataforma Continental. Inicialmente, ela não teve muito sucesso, em função da falta de definição. Somente em 1982, com a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar que foram consolidados seus aspectos jurídicos.

A definição geopolítica é essencial para se explicar as legislações aplicadas ao ambiente geográfico, a partir dos conceitos explícitos nas conferências. A partir dela, podem-se entender as reais motivações dos Estados a dar importância para o seus fundos submarinos, assim como reclamar uma maior ampliação da sua plataforma continental. Serão apresentadas as definições de Cavalcanti (2011), obtidas no livro *Plataforma Continental – a última fronteira da mineração brasileira*, publicado pelo Ministério de Minas e Energia.

O significado de Plataforma continental é uma expressão que designa a orla dos continentes, isto é, é a faixa de terra submersa que está na costa do continente e que se prolonga até o mar. Esta é a parte menos profunda dos oceanos, pois está mais próxima da costa.

Este nome técnico faz parte da área da geologia, assim como para a oceanografia, geografia e geomorfologia.

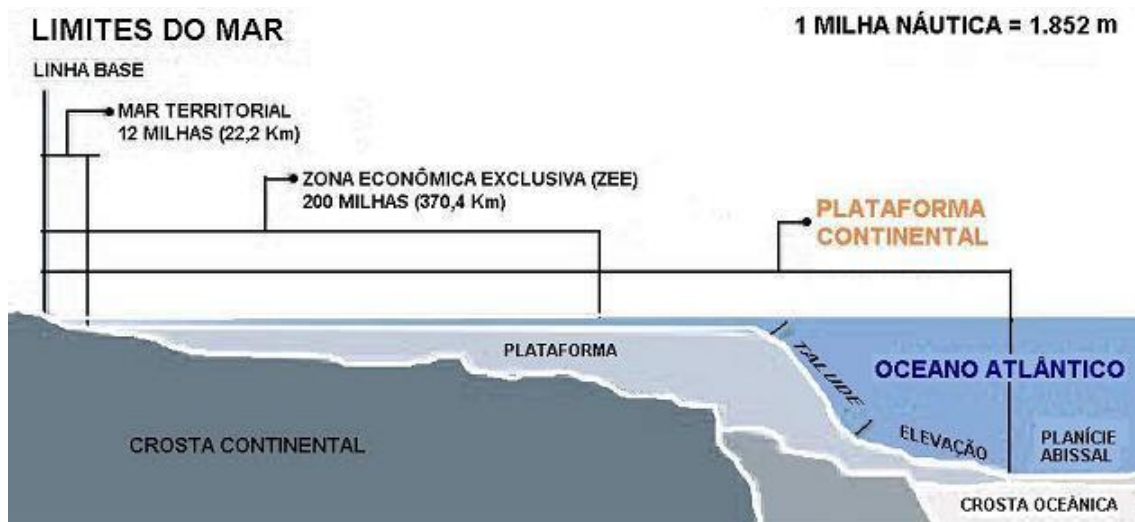
A plataforma continental começa na linha da costa e se prolonga até o mar – ela termina em um suave declive, dando origem ao talude continental, que, a partir daí, o declive se torna acentuado e marca o início do mar profundo.

As terras continentais possuem plataformas continentais com extensão e profundidade variáveis – depende da evolução geológica do continente ou do país –, porém uma média afirma que esta extensão permanece entre 70 a 90 quilômetros, sendo que sua profundidade tem em média 200 metros.

Em Direito do Mar, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar considera a plataforma continental de um Estado costeiro como

o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (Art. 76, inc. VI e §1, CRFB/1988).

Figura 3 - Representação dos conceitos encontrados nos Estados costeiros



Fonte: Marinha do Brasil, 2018.

Mar territorial é uma faixa de águas costeiras que alcança 12 milhas a partir do litoral de um Estado, que é considerado parte do território soberano daquele Estado. Dentro da sua soberania está incluído o espaço aéreo, leito, o subsolo e os recursos naturais nele contidos.

Do ponto de vista da Lei do Mar, a linha de base é, em geral, a linha de baixamar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro, que delimitam o limite interno do mar

Faixa entre o mar territorial e o alto-mar, fixada entre 12 e 24 milhas, na qual o Estado exerce sua jurisdição sobre atividades marítimas e de interesse nacional.

Alto-mar é um conceito de Direito do Mar, definido como sendo todas as partes do mar não incluídas no mar territorial e na zona econômica exclusiva de um

Estado costeiro, nem nas águas de um Estado arquipélago. Em outras palavras, alto-mar é o conjunto das zonas marítimas que não se encontram sob jurisdição de nenhum Estado. Nos termos do Direito do Mar, qualquer reivindicação de soberania sobre tais zonas, da parte de um estado, é ilegítima.

3.3 Convenções sobre Direito do Mar

As conferências internacionais tiveram um papel fundamental na descrição do espaço marítimo global, estabelecendo jurisdições e definições de conceitos criados a partir do tempo. Mesmo sabendo que ao longo da história houve diversas tentativas de estabelecer leis voltadas para o espaço marítimo, inclusive concomitante as três Conferências da ONU, o trabalho dará uma atenção especial somente as conferências supracitadas.

3.3.1 Conferência de Genebra (Primeira Conferência) sobre o Direito do Mar

A primeira conferência a estabelecer regras normativas relativas ao Direito do Mar foi realizada em Genebra, em 1958. Ela contou com 86 Estados, em especial as grandes potências da época, que defendiam, entre outras coisas, a liberdade marítima em seu território e a segurança dos seus recursos.

A Conferência de Genebra propôs a criação de uma jurisdição material ampliada, cabendo-lhes propor a regulamentação de todos os espaços marítimos então admitidos, levando-se em consideração tanto os aspectos jurídicos como os técnicos, biológicos, econômicos e políticos pertinentes.

A partir da Primeira Conferência foram elaboradas e adotadas quatro Convenções sobre Direito do Mar: Convenção sobre o mar territorial e zona contígua, Convenção sobre o alto mar, Convenção sobre a Pesca e a conservação dos recursos biológicos em alto mar e a Convenção sobre a plataforma continental.

A Convenção sobre o mar territorial e a zona contígua definiu que o mar territorial deve apresentar um tamanho máximo de 12 milhas e os Estados, desde a sua zona contígua, deve controlar seu território a partir da sua legislação.

A Convenção sobre o alto mar deu aos Estados liberdade para exercer sua legislação somente próxima ao seu mar territorial. A partir da zona contígua nenhum

Estado pode legitimamente submeter a sua soberania, tendo todos os Estados à liberdade para navegação, pesca e extração de recursos submarinos nessa área.

Considerando que os desenvolvimentos das técnicas modernas para a exploração dos recursos biológicos do mar aumentaram nos últimos anos, juntamente com a preocupação da sua conservação, a Convenção sobre a pesca e a conservação dos recursos biológicos em alto mar estabeleceu que os Estados interessados cooperassem entre si para a manutenção dos recursos e a não extração predatória, a partir da adoção de medidas conjuntas de forma que não afetem o abastecimento das populações ribeirinhas.

A Convenção sobre a plataforma continental definiu a plataforma continental como “o leito do mar e o subsolo das regiões submarinas adjacentes às costas, mas situadas fora do mar territorial até uma profundidade de 200 m ou, para além deste limite, até ao ponto onde a profundidade das águas superjacentes permita a exploração dos recursos naturais das ditas regiões”. Apesar de estabelecer limites com relação à profundidade, a Convenção sobre a plataforma continental não abordou temas como o limite exterior.

3.3.2 Segunda Conferência sobre o Direito do Mar

A segunda Conferência realizada pela ONU ocorreu em 1960 em Genebra, e contou com 82 Estados. É considerada uma extensão da primeira Conferência realizada dois anos antes, na qual os países não chegaram a um acordo sobre a largura do mar territorial e os limites da zona de pesca.

Apesar dos esforços da ONU, também não houve um acordo com relação às questões abordadas na Segunda Conferência, a qual não atingiu um número suficiente de votos, e os termos foram adiados para uma próxima conferência. (SOUZA, 2015).

Com o fracasso das duas primeiras conferências, os Estados passaram a adotar medidas unilaterais que visavam estabelecer delimitações dos limites territoriais a partir de interesses individuais ou regionais. (RANGEL, 1974)

A exploração dos recursos dos fundos oceânicos próximos às plataformas continentais continuou a ser um tema de preocupação para a soberania dos Estados, que poderia se converter em disputas (RANGEL, 1974). Neste contexto, foi apresentado, no ano de 1967 em Malta, um comitê especial encarregado de estudar com fins pacíficos os fundos oceânicos fora dos limites de jurisdição nacional (FRAGA, 1980).

Em 1970, com a definição da ONU de uma plataforma continental corresponde à uma extensão do prolongamento natural do território terrestre e que o Estado costeiro tem o Direito Internacional soberano para a exploração e exploração dos seus recursos, os países puderam legislar sobre essa área, estabelecendo limites que conduzissem seus interesses estratégicos. O Brasil, por exemplo, pelo Decreto Lei nº 1.098 de 25 de Março de 1970¹⁹, alterou os limites do seu mar territorial em 200 milhas.

Seguindo o exemplo brasileiro, a Reunião de Montevideu (1970), a Declaração de Lima (1970) e a uma reunião de países caribenhos realizadas em Santo Domingo (1972) outros países latino-americanos estenderam a jurisdição da sua plataforma continental para 200 milhas, considerada como um “mar patrimonial”, e estabeleceram um limite de 12 milhas para o mar territorial.

3.3.3 Terceira Conferência sobre Direito do Mar

Com a indefinição do estabelecimento dos limites de plataforma continental e mar territorial nas Conferências de Genebra, a ONU organizou a Terceira Conferência sobre o Direito do Mar entre os anos de 1973 e 1982. O encerramento dessa conferência foi um marco importante no processo de definição de responsabilidades dos países dentro de cada espaço marítimo, resultando na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar.

Com a participação de 166 Estados, a Terceira Conferência da ONU sobre Direito do Mar, ocorrida em 1973, encontrou diferentes posições de países com relação a algumas definições.

Com relação ao subsolo marinho, alguns países, particularmente as grandes potências (Reino Unido, União Soviética e Estados Unidos), se posicionaram favoráveis à sua concessão aos Estados, enquanto outro grupo de países foi favorável à regulação dos fundos oceânicos a partir de órgãos internacionais, dentre os quais se encontravam os países da América do Sul.

A definição de limites do mar territorial também foi tema de discussão, ainda que tenha havido, em sua maioria, um consenso. Segundo Fraga (1980), grande parte dos países estava de acordo em considerar o mar territorial como uma extensão de 12 milhas, tendo como responsabilidade aos Estados assegurar a sua segurança. A partir

¹⁹ JUSBRASIL. Disponível em: <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/125995/decreto-lei-1098-70>. Acesso em: Mai. 2019.

deste limite, será considerado como zona econômica ou mar patrimonial. Ainda que tenha havido uma concordância com relação a deliberação do tema, o Brasil se mostrou favorável a estender seu mar territorial em até 200 milhas. Houve divergências também na delimitação da zona contígua, sugerindo valores de 3 a 30 milhas náuticas (5,5 a 55,5 km).

A definição da jurisdição da zona econômica exclusiva também foi um tema controverso, principalmente com relação às atividades pesqueiras dos países costeiros e não costeiros. Os Estados não ribeirinhos como o documento identificam os países que não apresentam costas para o mar, reivindicaram que a regulamentação da pesca seja feita por organizações regionais que lhes concedam acesso irrestrito e iguais condições que os países ribeirinhos. Segundo a CNUDM, os Estados costeiros devem oferecerem livres trânsito em sua ZEE e caso a pesca não atinja a quantidade máxima estabelecida para que os peixes consigam se renovar, ele deverá permitir que outros Estados a façam.

No que se refere aos estreitos, a CNUDM da total liberdade para a passagem inocente²⁰ e liberdade parcial para navegação e o sobrevoo de passagem em trânsito²¹, que poderá ser impedida de navegar pelo Estado ribeirinho com estreito caso não respeite as legislação específica sobre canais.

Quanto aos Estados arquipélagos, as águas arquipelágicas compreendem à mar territorial e zona econômica exclusiva – respectivamente, com soberania e direitos soberanos –, compreendendo tanto a passagem inocente, como a passagem em trânsito. O Estado arquipélago pode designar rotas marítimas e rotas aéreas a elas sobrejacentes adequadas à passagem contínua e rápida de navios e aeronaves estrangeiros por ou sobre as suas águas arquipelágicas e o mar territorial adjacente.

No tocante a ilhas, foi decidido que, caso sejam habitadas, possuem mar territorial, zona contígua, Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e plataforma continental. A Convenção de 1982 define ilha como a formação natural de terra, rodeada de água. Contudo, as ilhas artificiais, instalações e estruturas, na ZEE e na plataforma, não têm o estatuto jurídico de ilhas.

²⁰ A passagem inocente, constituída pelo direito costumeiro internacional, é aquela considerada contínua e rápida por águas territoriais internacionais, sob pena de caracterizar ilícito internacional.

²¹ Passagem em trânsito significa o exercício da liberdade de navegação exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido pelo estreito entre uma parte do alto mar ou de uma zona econômica exclusiva e outra parte do alto mar ou uma zona econômica exclusiva.

No alto-mar (art. 87), não há exercício de soberania. Ele compreende todas as partes em alto-mar não incluídas na ZEE, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem as águas arquipelágicas de um Estado arquipélago.

Segundo a Convenção da ONU, as grandes liberdades do alto-mar são a liberdade de navegação, de pesca, de sobrevoo, de colocação de cabos submarinos, de construção de ilhas artificiais e de investigação científica. A Convenção analisa hipóteses de abalroamento, de assistência, de proibição de transporte de escravos (inclusive de mulheres e crianças para fins de prostituição), de cooperação na repressão de pirataria, de tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas (que, infelizmente, não integra o elenco dos atos que admitem o direito de visita), de transmissões não autorizadas, de direito de perseguição, etc.

A Convenção dispõe, ainda, sobre conservação e gestão de recursos vivos do alto-mar, estabelecendo princípios legais sobre pesca e cooperação.

As convenções sobre direito do mar tiveram um papel fundamental na regulamentação e uniformização de normas que um Estado deveria seguir com relação ao controle do seu espaço marítimo.

3.2.4 Posição de Brasil e Argentina em Direito do Mar

Em 1950, na primeira conferência, o Brasil já havia declarado que sua plataforma continental passava a ser parte integrante do território nacional. Isso se deu por meio do Decreto nº 28.840, de 8 de novembro de 1950, em que “fica expressamente reconhecido que a plataforma submarina, na parte correspondente ao território, continental e insular, do Brasil se acha integrada neste mesmo território, sob jurisdição e domínio, exclusivos, da União Federal” (artigo 1º). O decreto, no entanto, não delimitava os limites da plataforma continental brasileira (Silva, 2013).

Em 1968, o Brasil passou a adotar 6 milhas ao invés de 3 milhas para o seu mar territorial. Em 1970, aumentou o seu mar territorial para 200 milhas. Em função disso, também aumentou a distância da sua plataforma continental (de forma que não ficasse com o mesmo valor do seu mar territorial) (FUNAG, 2014). Em 1987, o Congresso Nacional do Brasil aprovou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, que entrou em vigor em 1994.

Por fim, em 2004, o Brasil pediu a extensão das suas águas jurisdicionais de 200 para 350 milhas. Florencio *et. al.* (2017) consideram que as pesquisas do pré-sal fizeram com que o Brasil tomasse essa atitude, como uma forma de segurança.

A Argentina já articulava um Direito do Mar no começo do século XX. Em 1907 estabeleceu uma zona de 10 milhas exclusiva para pesca. Apesar de o tema ter sido abordado em 1916 e 1918 pelos geopolíticos argentinos Storni e Suárez, respectivamente, só houve uma mudança nas leis em 1944, com o Decreto 1.386 que considerava toda a plataforma continental como uma reserva mineral nacional.

Em 1964, o poder executivo argentino declara soberania exclusiva da plataforma continental em 200 milhas de distância e uma profundidade que permita a exploração de recursos.

O ano de 1966 marca o começo do controle de pesca de navios estrangeiros, a partir da lei 17.094, que exige uma matrícula caso estejam dentro das 200 milhas reclamadas (FRAGA, 1980).

Em 1973, a Argentina, juntamente com o Uruguai, estabeleceu o Tratado do Rio da Prata, em que delimitaram seus limites laterais marítimos e da plataforma continental (FUNAG, 2014). Em 2009, a Argentina apresentou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar um relatório técnico sobre os limites da sua plataforma continental, incluindo as Ilhas Malvinas, Geórgia do Sul, Sandwich do Sul e uma porção da Antártida²².

3.4 Recursos Marinhos de Brasil e Argentina no Atlântico Sul

O estabelecimento de regimes internacionais, no caso dos mares, mostrou-se diretamente ligado a obtenção de recursos. Primeiramente, pela pesca e depois, em função do aprimoramento de técnicas de exploração subsolo marinho, pelos recursos não renováveis, como o petróleo. Assim, uma discussão sobre as potencialidades do Atlântico Sul de Brasil e Argentina é essencial para se entender as disputas dos países ao longo da história para manter o controle do seu espaço marítimo, como o estabelecimento de regimes pelas instituições internacionais, em Direito do Mar, são reflexos da disponibilidade de recursos e a manutenção da ordem pelos conflitos em sua função.

²² Argentina apresenta relatório de limite continental à ONU. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/mundo/argentina-apresenta-relatorio-de-limite-continental-a-onu/>. Acesso em: 22 de Setembro de 2019.

Os recursos marinhos geralmente são catalogados de duas diferentes formas: os recursos renováveis e os recursos não renováveis. Entendem-se como recursos renováveis todos aqueles recursos que conseguem se regenerar por si próprio dentro de um tempo de vida humano, como os peixes, as algas e a geração de eletricidade a partir de ondas e marés. Os recursos não renováveis são aqueles recursos que se formaram em diferentes condições de pressão e temperatura, há milhões de anos. Como exemplo desses recursos, temos o petróleo e os minerais (GOLDENBERG e LUCON, 2012).

Os recursos naturais de Brasil e Argentina são históricas fontes de disputas dos grandes centros de poder mundiais. A competição internacional pelas reservas, produção e renda destes recursos está subordinada às geoestratégias dos Estados hegemônicos, que privilegiam a manutenção da ordem internacional em detrimento da defesa de interesses específicos dos Estados.

Entende-se como recursos naturais bens que podem ser usados pelo homem para satisfazer suas necessidades. Senhoras *et al.* (2009, p.3) consideram que os recursos naturais adquirem um perfil geopolítico a partir do momento em que “tornam artefatos ou campos de atração e gravitação da intervenção humana para exploração sistemática”.

Dentre os fatores responsáveis por dar aos recursos naturais um contorno geopolítico estão a sua escassez e sua distribuição geográfico. Quanto menor a disponibilidade do recurso maior a capacidade dele de se materializar em um elemento conflitivo interestatal, intensificando o seu valor competitivo.

3.4.1 Recursos Renováveis

Os recursos pesqueiros compreendem as espécies de peixes, moluscos e crustáceos, entre outras, que são exploradas economicamente pela pesca, e uma grande diversidade de espécies exploradas caracteriza a pesca marinha e nas águas continentais.

Primeiramente, no caso do Brasil a grande extensão do litoral brasileiro, as águas nacionais apresentam baixa concentração de nutrientes e, conseqüentemente, uma produtividade reduzida (VIANA, 2013). Dessa maneira, as águas nacionais não oferecem condições para a existência de grandes estoques pesqueiros como as águas continentais.

Grande parte da Zona Econômica Exclusiva brasileira é caracterizada pela baixa concentração de nutrientes em suas águas e produtividade reduzida. A ZEE não oferece condições para a existência de quantidades significativas de recursos pesqueiros. Alguns estoques foram identificados como potenciais, tendo-se em conta, no entanto, diversos fatores condicionantes.

Tabela 1 - Exportações brasileiras, em milhões de dólares, de pescado no período 2007-2016

PERÍODO	EXPORTAÇÃO
	US\$ Milhões
2007	368,60
2008	310,50
2009	269,40
2010	194,80
2011	216,40
2012	221,90
2013	210,00
2014	218,00
2015	220,20
2016	236,20
TOTAL	2466,00

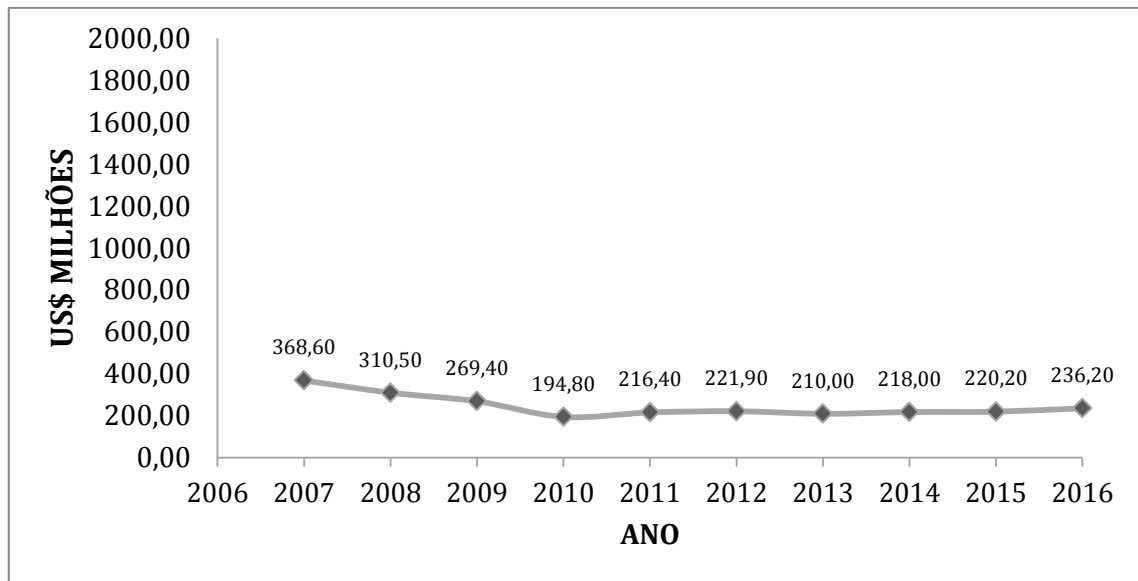
Fonte: Elaborada pelo autor com base em Ministério do Meio Ambiente, 2017.

Segundo os dados do Ministério do Meio Ambiente, no período de 2007 a 2016 (Tabela 1), o Brasil arrecadou US\$ 2.466,00 milhões com a exportação da vida marinha (peixes, crustáceos e moluscos).

O ano de 2007 representou o maior valor no período analisado, somando US\$ 368,60 milhões, enquanto que o ano de 2010 apresentou o menor valor, com um total de US\$ 194,80 milhões.

O Gráfico 1 mostra uma queda de 35,8% de milhões de dólares no período de 2006 a 2016 nos valores de exportação.

As exportações do Brasil na pesca, no período de 2007 a 2016, não atingiram 1% de participação total nas exportações.

Gráfico 1- Exportações brasileiras, em milhões de dólares, de pescado no período 2006-2016

Fonte: Elaborado pelo autor com base em Ministério do Meio Ambiente, 2017.

No caso da Argentina, a plataforma continental argentina oferece excelentes possibilidades de pesca em função da sua posição geográfica com três pontos por abrigarem diferentes espécies: a convergência das correntes quentes subtropicais com as correntes frias do sul da Argentina; a convergência antártica até o norte da Ilha Geórgia do Sul; e nas proximidades do Banco Namuncurá²³.

De acordo com estudos realizados na área, lá habitam, aproximadamente, 300 espécies de peixes e 1500 de invertebrados, das quais menos de 1% são explorados comercialmente (Ministerio de Agricultura, Granadería y Pesca, 2018).

Tabela 2 - Exportações argentinas, em milhões de dólares, de pescado no período 2007-2016

PERÍODO	EXPORTAÇÃO
	US\$ Milhões
2007	1104,00
2008	1299,00
2009	1119,00
2010	1321,00
2011	1490,00
2012	1332,00
2013	1502,00

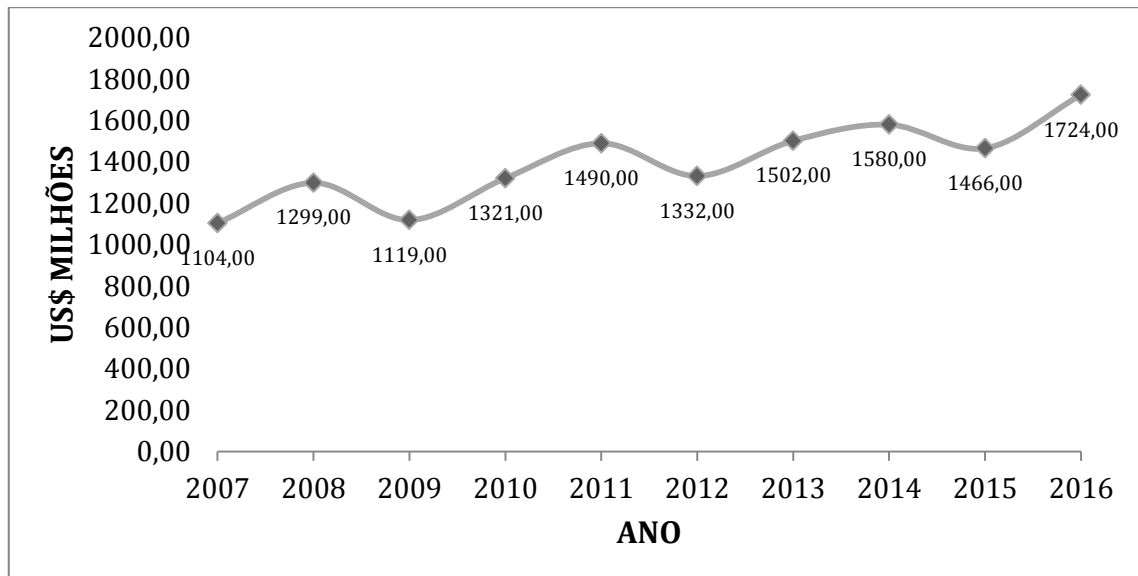
²³ Banco Namuncurá é uma plataforma subaquática localizada a 150 km a leste da Isla de los Estados no Atlântico Sul. Ela tem o comprimento de 370 km na direção leste-oeste e a largura varia entre 50 e 100 km na direção norte-sul. Sua profundidade varia entre os 50 e 200 metros.

2014	1580,00
2015	1466,00
2016	1724,00
TOTAL	13937,00

Fonte: Elaborada pelo autor com base em Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, Argentina, 2018.

Analisando a exportação argentina no período de 2007 a 2016, nota-se um crescimento de 56% na exportação de pescado, passando de US\$ 1104,00 milhões para US\$ 1724,00 milhões. O total de milhões de dólares em exportação nesse período foi de 13937,00. Em todos os anos estudados, a exportação total pesqueira representou 2% da exportação total argentina.

Gráfico 2 - Exportações argentinas, em milhões de dólares, de pescado no período 2007-2016



Fonte: Elaborado pelo autor com base em Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, Argentina, 2018.

Do ponto de vista de sua importância econômica, as algas marinhas são utilizadas como alimentos para o homem e animais, e fornecem produtos imprescindíveis para a vida do homem moderno, com valores que ultrapassam alguns bilhões de dólares por ano. Por exemplo, o comércio de “nori” foi responsável pela movimentação mundial de 1,8 bilhão de dólares/ano no começo desta década (OLIVEIRA, 1997).

Biotechnologia é o conjunto de conhecimentos que permite a utilização de agentes biológicos (organismos, células, organelas, moléculas) para obter bens ou assegurar serviços. Além disso, é a mais promissora estratégia para elevar a produção

mundial de alimentos e melhorar a qualidade de vida do homem. Boa parte de sua matéria-prima usada é a biodiversidade marinha, em especial algas e microalgas.

No Brasil, a comercialização de algas teve início na década de 1970, aumentando progressivamente nas décadas seguintes. Bezerra (2008) aponta em sua tese “Cultivo de Algas Marinhas para o Desenvolvimento de Comunidades Costeiras”, defendida em 2008, que, ainda que a comercialização de algas não tenha bastante impacto em nível nacional ela foi importante para o desenvolvimento de comunidades costeiras, principalmente no Nordeste (sua área de estudo).

Grande parte da biomassa adquirida pelas comunidades ribeirinhas é destinada a indústria alimentícia e de cosméticos. Segundo o Ministério do Desenvolvimento (2017), no ano de 2016, o Brasil exportou 39 toneladas de algas marinhas vermelhas para a indústria alimentícia e farmacêutica.

Com relação aos órgãos brasileiros, a Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca (SEAP) adicionou, a partir de 2003, a maricultura²⁴ nos seus projetos de desenvolvimento de comunidades costeiras.

Os estudos sobre a biotecnologia marinha no Brasil são recentes quando comparados com os países desenvolvidos. Os esforços, em grande parte, vêm das universidades e do setor industrial. Segundo o INPI, no ano de 2010, foram registrados 39 pedidos de patente, nos quais 84% representavam o uso de algas marinhas, seus extratos, seus produtos e seu cultivo como forma de produtos ou de biocombustível (Ministério da Saúde).

No caso Argentino, a extração de algas na plataforma continental começou na metade do século XX, para a produção de ágar-ágar²⁵ a partir de algas vermelhas. Nos anos de 1960, a Argentina ocupava o 4º lugar na produção do material a nível mundial, com, aproximadamente, 1000 toneladas (PAULI, 2017).

Baruj e Drucarof (2018), em seu trabalho *Estimaciones Del Potencial Económico Del Océano En La Argentina*, organizado pelo CIECTI (Centro Interdisciplinario de Estudios en Ciencia, Tecnología e Innovación), discutem a importância dos recursos marinhos para a Argentina, projetando possíveis impactos que

²⁴ A maricultura é um ramo especializado da aquicultura que envolve o cultivo de organismos marinhos para alimento e outros produtos em mar aberto, uma seção fechada do oceano, ou em tanques, lagoas ou pistas que são preenchidos com água do mar.

²⁵ Utilizado em grande escala na microbiologia, o ágar-ágar é um meio de cultura obtido a partir de algas marinhas vermelhas e formado por uma combinação de agarose e agarpectina. É comercializado em pó, tem sabor neutro e é utilizado em receitas para substituir a gelatina de origem animal.

eles terão na sua economia. Um dos tópicos do trabalho é reservado para as algas. Segundo dizem, a comercialização atual de algas para a exportação acontece principalmente no setor alimentício, mas em pequena escala, sendo necessário ampliá-lo. Além disso, projetam a produção de carragenina na Província de Santa Cruz, visando beneficiar as comunidades costeiras (BARUJ e DRUCAROF, 2018).

Pauli (2018) destaca a importância das algas como matéria prima para o setor têxtil argentino, sendo uma opção ao uso do algodão, cabendo observar que o autor aborda o tema a partir de uma perspectiva sustentável, considerando as algas e microalgas como uma forma de conservar o ecossistema marinho da ZEE argentina.

O uso de algas como matéria prima para a produção de biocombustível para fins comerciais também é apontado por Baruj e Drucarof (2018) como uma meta para o desenvolvimento econômico argentino a partir do Atlântico Sul. A partir de estudos realizados em duas empresas argentinas que haviam começado a produção de biocombustível a partir de algas – Oil Fox S.A. e Chubut S.A. –, eles concluem que a produção é inviável economicamente, em função do baixo desenvolvimento tecnológico para a exploração e a baixa disponibilidade de algas. No entanto, consideram que o desenvolvimento dessa atividade pode transformar a argentina em autossustentável na produção de combustível.

As energias oceânicas podem ser exploradas de diferentes formas, sendo energia maremotriz a sua principal. As marés podem ser aproveitadas para a geração de eletricidade de duas formas: pela transformação da energia cinética das correntes de maré e pela transformação da energia potencial em usinas semelhantes às hidrelétricas convencionais, sendo a segunda forma a mais consolidada (NASCIMENTO, 2017).

Os oceanos possuem um grande potencial energético, que pode ser explorado de diversas formas. Entre as formas conhecidas para este fim, a transformação da energia potencial das marés em eletricidade é a mais consolidada no mundo, embora o número de projetos instalados ainda seja pequeno.

O Brasil, por já possuir um elevado potencial de geração a partir de fontes renováveis, não apresenta um investimento para este tipo de energia. Comparado as outras regiões do mundo, como o Canadá e a Argentina, ele não possui potencial de destaque para a energia maremotriz. Sendo assim,

seria questionável a decisão de alocar mais recursos para o aproveitamento dessa fonte, ainda não consolidada mundialmente, em

detrimento de investimentos nas demais fontes, como solar e eólica, já comercialmente consolidadas e nas quais o Brasil possui aspectos altamente competitivos. (NASCIMENTO, 2017, p. 16)

Por sua vez, a Argentina possui uma posição privilegiada para gerar esse tipo de energia, estando somente atrás do Canadá (CHAPARRO, 2010). A península de Valdés, que separa o Golfo de San Jorge do Golfo San José, atua como um dique, tornando uma importante área de ondas (CHINGOTTO, 2006).

Chaparro (2010) discute que a construção de usinas de energia maremotriz na Argentina é vantajosa, sendo uma forma de energia sustentável e com baixo custo de insumos.

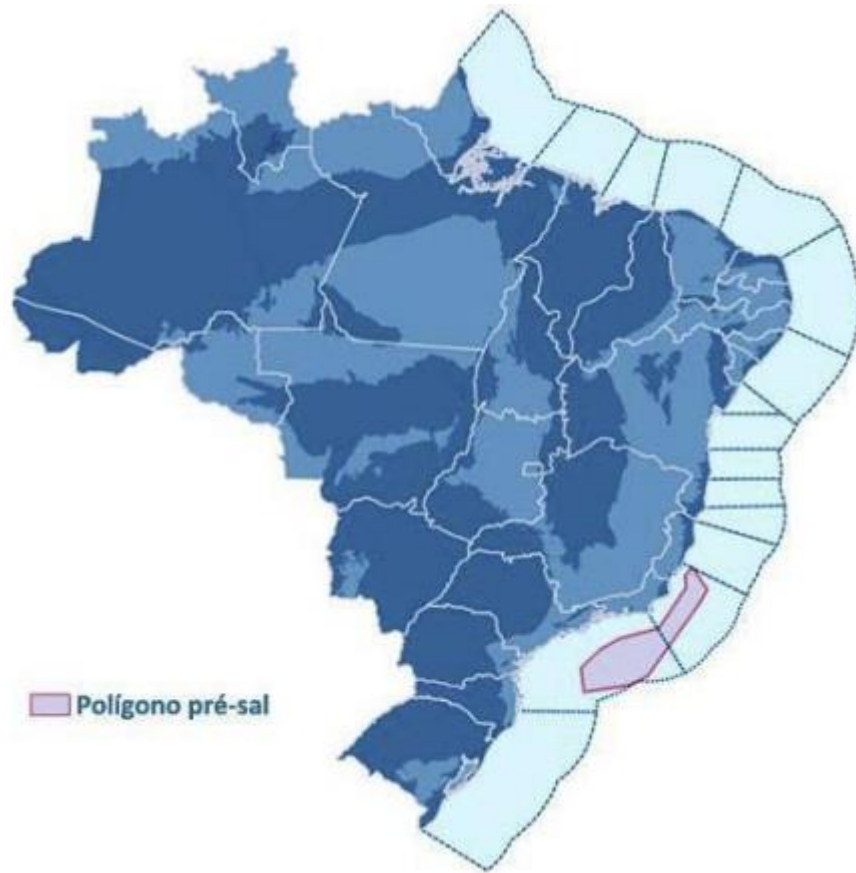
3.4.2 Recursos não Renováveis

O petróleo pode ser encontrado nos fundos e subsolos oceânicos, nas camadas de sedimentos pertencentes principalmente aos períodos jurássico, cretáceo e terciário. As acumulações desses sedimentos com a matéria orgânica em águas profundas, não oxidantes, transformam-se em petróleo.

Em 2007, o Brasil descobriu novas reservas de petróleo na região do pré-sal no Atlântico Sul, o que levou o país a um novo patamar de reservas energéticas.

A província do pré-sal corresponde a uma área com aproximadamente 800 km de extensão por 200 km de largura, que compreende o litoral entre os estados de Santa Catarina e Espírito Santo, abaixo do leito do mar, e engloba três bacias sedimentares (Campos, Espírito Santo e Santos). O petróleo descoberto na Amazônia Azul foi um marco na indústria petrolífera e pode ser importante no desenvolvimento econômico nacional.

Figura 4- Polígono do pré-sal no litoral do Brasil



Fonte: ANP, 2017.

A produção de petróleo pelo Brasil no Atlântico Sul acontece desde 1968, com a descoberta de petróleo no mar de Campo de Guaricema, no Sergipe, e em 1972, com a descoberta de poços na Bacia de Campos, a maior reserva de petróleo até então (SCHIAVI, 2015).

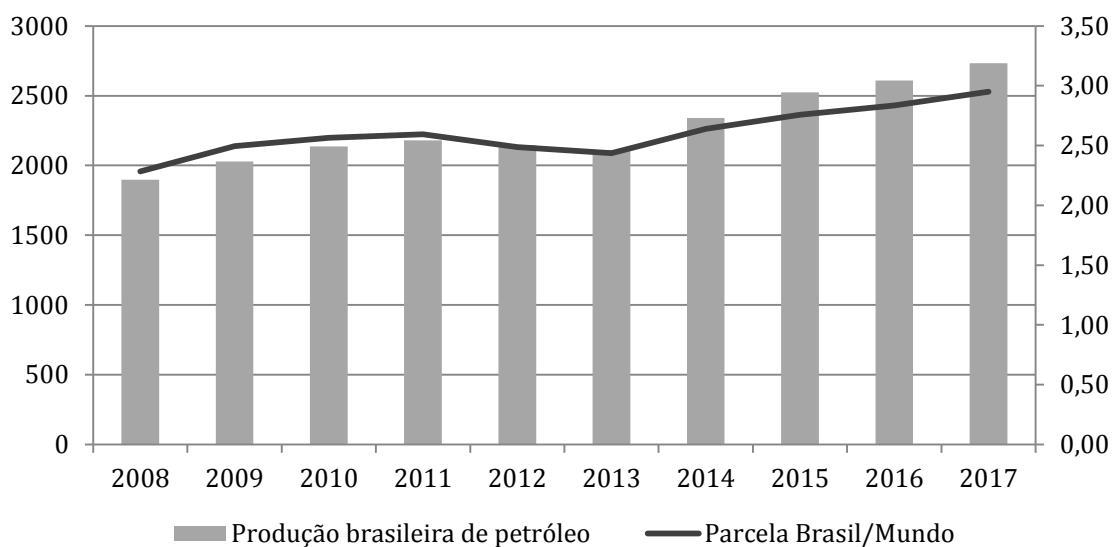
Pela sua riqueza em recursos e biodiversidade, a Marinha brasileira chama essa área de Amazônia Azul. Intitula-se Amazônia Azul uma área oceânica de aproximadamente 3,6 milhões de km², compreendida pela extensão do Mar Territorial, somada à ZEE (188 milhas) e à extensão da Plataforma Continental. Sua denominação foi empregada em 2004, pelo ex-comandante da Marinha, Roberto Carvalho, devido a sua área e riqueza natural, com diversidade biológica e mineral e ameaçada de explorações predatórias, assim como na Amazônia Verde (PENHA, 2012).

Na literatura, Vidigal (2006) define que o

conceito de Amazônia Azul é, portanto, um código nacional, um movimento atual de retorno efetivo ao inexorável destino marítimo

brasileiro. Temos a robustez necessária para absorver os vieses da história, sem perder o rumo certo no mar, e precisamos dinamizar a mobilização política nacional para os seus objetivos. [...] É dever sagrado para a nossa geração conhecer e desenvolver as capacidades necessárias para o pleno exercício dos direitos sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental, que nos cabem, pelos tratados internacionais vigentes. (VIDIGAL, 2006, p. 15)

Gráfico 3 - Produção de petróleo no Brasil (em milhares de barris diários) e participação (em %) sobre a produção mundial, 2008-2017



Fonte: Elaborado pelo autor com base em BP, 2018.

Observa-se que a produção nacional de petróleo apresentou um crescimento significativo no período. Em 2017, a quantidade produzida aumentou 44,1% em relação ao ano de 2008. Além disto, a parcela da produção de petróleo brasileira sobre a produção mundial aumentou durante esse período, indo de 2,3% no ano 2008 a 3% em 2017.

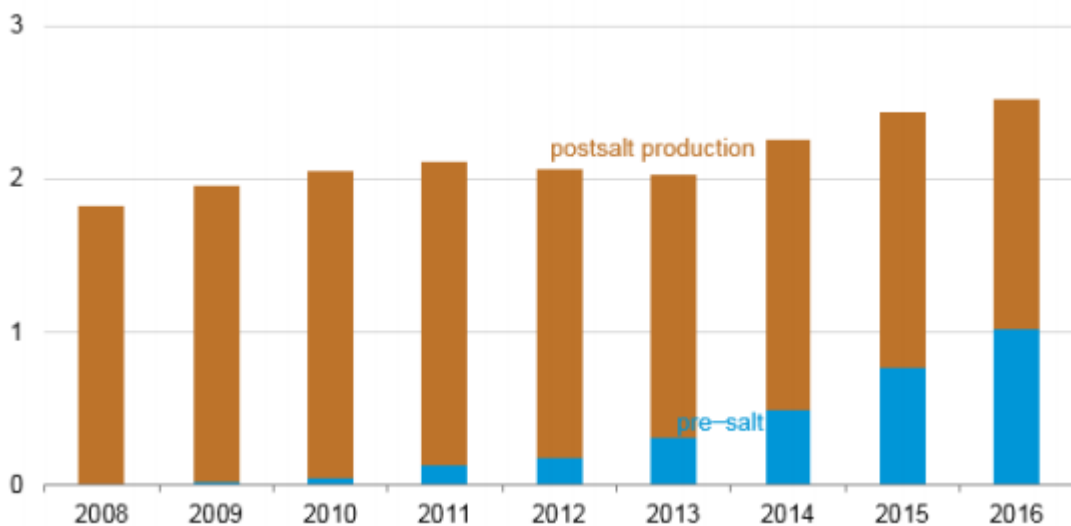
Tabela 3 - Reservas provadas de petróleo no Brasil (em bilhões de barris) e participação (em %) sobre as reservas provadas mundiais

Ano	Brasil	Mundo	Parcela Brasil/Mundo
1997	7,1	1162,1	0,6
2007	12,6	1427,1	0,9
2017	12,8	1696,6	0,8

Fonte: Elaborada pelo autor com base em BP, 2018.

A tabela 3 apresenta a evolução da quantidade de reservas provadas de petróleo no Brasil e no mundo nas últimas três décadas. Observa-se que a quantidade de barris das reservas provadas no Brasil aumentou em 80,3% (ao final de 1997, tais reservas concentravam cerca de 7,1 bilhões de barris, atingindo 12,8 bilhões ao final de 2017). Esse aumento foi bem mais expressivo do que o verificado com o total de barris de petróleo nas reservas provadas mundiais, que aumentou em torno de 46% no mesmo período (passando de 1.162,1 bilhões de barris ao final de 1997 para 1.696,6 bilhões de barris em fins de 2017).

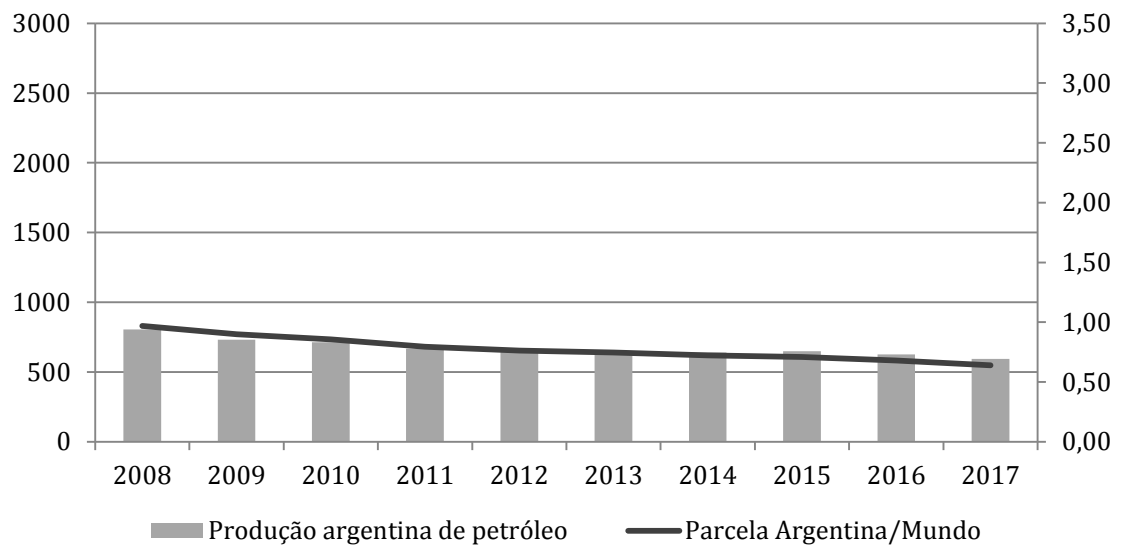
Gráfico 4 - Produção de petróleo no Brasil (em milhões de barris diários) do pré-sal (em azul) quando comparado com outros meios



Fonte: EIA - U.S. Energy Information Administration, 2017.

A Argentina conta com 11 bacias marinhas que têm sido exploradas para a exploração de hidrocarbonetos *offshore*. Uma construção petrolífera *offshore* são as estruturas localizadas em alto mar. Elas atuam para a extração de petróleo no oceano e são muito utilizadas em oceanos profundos, com reservas abundantes de petróleo e geralmente afastadas do continente. No entanto, praticamente todas as bacias marinhas se encontram inativas, com exceção da Bacia Austral. As outras áreas de exploração argentina estão próximas as Ilhas Malvinas, a 200 metros de profundidade (BARUJ e DRUCAROFF, 2018).

Gráfico 5 - Produção de petróleo na Argentina (em milhares de barris diários) e participação (em %) sobre a produção mundial, 2008-2017



Fonte: Elaborado pelo autor com base em BP, 2018.

O gráfico 5 exemplifica a diminuição da produção argentina nos últimos anos, em função do esgotamento das bacias marinhas. Em uma década, de 2008 a 2017, a produção de petróleo caiu 26,2%, passando de 804 para 593 milhares de barris por dia.

A porcentagem da produção da Argentina no mundo também diminuiu, passando de 0,97, em 2008, para 0,64%.

Tabela 4 - Reservas provadas de petróleo na Argentina (em bilhões de barris) e participação (em %) sobre as reservas provadas mundiais

Ano	Argentina	Mundo	Parcela Argentina/Mundo
1997	2,6	1162,1	0,2
2007	2,6	1427,1	0,2
2017	2,2	1696,6	0,1

Fonte: Elaborada pelo autor com base em BP, 2018.

Com relação às reservas provadas, a Argentina também anotou uma queda de 15,4%, passando de 2,6 para 2,2 bilhões de barris. A diminuição vai contrária a tendência mundial, que subiu.

Os bens minerais do Atlântico Sul sempre foram temas de interesses para o setor industrial, particularmente o da construção civil e da agricultura. Podem ser encontrados tanto superficialmente quanto dissolvidos em água.

Wanderley Messias da Costa (2012) afirma que os resultados exploratórios realizados pelo serviço geológico indicaram que o Brasil tem um bom potencial para exploração de recursos minerais no oceano de alto valor econômico e estratégico.

Entre os minerais encontrados na ZEE brasileira estão: ouro e metais pesados (na região entre o Pará e o Maranhão, a 200 metros de profundidade), os sulfetos polimetálicos (nas águas ao redor do Arquipélago de São Pedro e São Paulo), areia e calcário (do Maranhão ao Espírito Santo, a 30 metros de profundidade), diamante (na foz do Rio Pardo e Jequitinhonha, a 1000 metros de profundidade), fosforita (na Bacia de Santos e Pelotas, em profundidades entre 200 e 600 metros) as crostas cobaltíferas (na elevação do Rio Grande, fora da Plataforma Continental, a 800 metros de profundidade).

Por sua vez, a Argentina ao longo da história não apresentou antecedentes de exploração econômica de minerais, tampouco se conhece as localizações para exploração mineral. Baruj e Drucadof (2018) apontam a necessidade do desenvolvimento de pesquisas na região com a finalidade de identificar áreas de minerais.

3.5 Análise Comparativa da Capacidade de Recursos Marinhos de Brasil e Argentina no Atlântico Sul

Com relação aos recursos, percebe-se um cenário diferente quando comparamos Brasil e Argentina. Enquanto o primeiro país se sobressai com a existência recursos não renováveis, o segundo apresenta um maior desempenho quando se trata de recursos renováveis, o que se refletiu nas manifestações dos governos com relação à Lei do Mar, primeiro com a Argentina, em 1901, estabelecendo limites para a sua pesca, e depois com o Brasil, em 2004, expandindo a sua Plataforma Continental para a exploração de seus recursos energéticos.

O território favorável, por se localizar em uma área de encontro de duas correntes oceânicas e o seu Estreito de Drake, parece ter moldado os interesses argentinos para o Atlântico Sul. Esse fator, além de possibilitar a existência de diversas espécies de peixe e grande proporção dela, também proporciona a criação de energia a partir de ondas e marés, recurso que poderia ser mais aproveitado futuramente.

Desde o começo do século XX, a Argentina já apresentava preocupação para a defesa do seu território marítimo (FRAGA, 1980), em função principalmente da pesca. Os dados mostraram que a pesca argentina é parte importante da sua economia, atingindo 2% do equivalente a exportação total do país.

As algas também sempre foram um recurso importante para a Argentina, tanto que aparece nos seus documentos oficiais como uma forma de projetar a economia do país no Atlântico Sul.

Com relação aos recursos não renováveis, a Argentina vem apresentando uma queda acentuada na sua produção e na quantidade de reservas provadas, o que se reflete quando comparado com a sua contribuição em sua parcela com o mundo. Isso acontece pelo esgotamento e o conseqüente abandono da sua exploração em suas bacias marinhas. Nesse aspecto, a única saída para a Argentina seria a extensão da sua Plataforma Continental até as Ilhas Malvinas, a única região do território que é possível explorar o recurso energético. No entanto, isso entraria em conflito com outro ator extra-regional importante na região: a Grã-Bretanha.

Como os combustíveis fósseis para a Argentina se tornam um sonho cada vez mais distante, uma das soluções para a auto sustentabilidade energética é a criação de combustíveis a partir de algas e microalgas, além do investimento em energia maremotriz.

Ao contrário da Argentina, o território brasileiro não contribuiu muito para o desenvolvimento de uma indústria de pesca marinha. O desenvolvimento pesqueiro no Brasil se assemelha o desenvolvimento da sua geopolítica: começa pelo continente, com um desenvolvimento marítimo tardio. Os grandes rios, em especial os localizados na região norte, como o Amazonas, destoam dos mares com relação à pesca.

O uso de algas também é algo que aparece em uma escala menor do que no país vizinho: enquanto na Argentina as algas e seus derivados industriais são trabalhados em uma escala nacional, como uma pauta de um órgão nacional que tem como fins um desenvolvimento econômico que atinja todo o país, no Brasil ela se movimenta em uma escala e local, com fins de desenvolvimento de uma comunidade ribeirinha.

Com relação aos recursos não renováveis, o cenário é totalmente diferente. Depois da descoberta do pré-sal, no litoral brasileiro, as reservas provadas e a produção brasileira de petróleo cresceram significativamente no cenário internacional, obrigando

que o país procurasse brechas nas Convenções das Nações Unidas de Direito do Mar para expandir a sua Plataforma Continental e poder explorar todo o recurso encontrado na região.

Os recursos marinhos sempre estiveram em discussão nas convenções sobre o Direito do Mar. Desta forma, foi necessário o estabelecimento de regimes para que eles pudessem ser explorados de forma não conflituosa entre os Estados. Fica evidente uma assimetria de poder entre os membros das convenções internacionais, que no caso dos oceanos é resultado de um maior poder marítimo. Desta forma, torna-se essencial uma discussão sobre o atual poder naval de Brasil e Argentina e como evoluíram o seu pensamento estratégico naval para o controle dos recursos e a manutenção da sua soberania.

4 O PODER NAVAL E O PENSAMENTO ESTRATÉGICO NA CONSTRUÇÃO DO PODER MARÍTIMO E DA SOBERANIA DO BRASIL NO ATLÂNTICO SUL

Para se compreender as atuais ações do Brasil no Atlântico Sul foi necessário consultar os documentos oficiais das instituições estatais militares, atentando-se para a manifestação de seus atores, e seus pensamentos estratégicos navais ao longo da história. A partir disso, foi possível criar cenários nos quais o Brasil possa projetar o seu poder naval como forma de estabelecer uma área de interesse estratégico.

O capítulo se divide em quatro partes. Primeiro, analisou-se historicamente como surgiu o pensamento estratégico naval brasileiro após a sua independência até o final do governo do presidente Michel Temer, em 2018. Optou-se por dar um foco maior a partir do governo Geisel, pois foi considerado o projeto da construção do submarino de propulsão nuclear como o principal elemento de poder naval brasileiro. Na segunda parte, analisou-se documentos oficiais mais recentes, como a Política Nacional de Defesa, para apontar as medidas oficiais de segurança e defesa para a área do Atlântico Sul.

4.1 Pensamento Estratégico Naval Brasileiro

Conhecer a atuação dos atores políticos de um país é importante para se entender as diretrizes da sua política externa e o seu pensamento estratégico, que influenciará o seu poder marítimo. O Brasil, como um país de mais de meio milênio, passou por diversas mudanças no decorrer da sua história, passando de colônia, para império e república. A presença da marinha portuguesa foi importante no começo da evolução do seu pensamento estratégico naval. Entretanto, com a criação de uma Marinha própria, sua percepção marítima se alternou conforme as orientações da sua classe política.

Esse tópico tem como objetivo demonstrar como as mudanças políticas e as diretrizes do pensamento estratégico naval do Brasil foram importantes para o estabelecimento da atual Marinha brasileira, ao entender que seu desenvolvimento é necessário para assegurar a capacidade de poder brasileira no oceano. Como a finalidade do trabalho foi estudar os interesses estratégicos atuais do Brasil na defesa do Atlântico Sul, demos maior ênfase ao período que compreendeu a concepção do projeto de do submarino de propulsão nuclear no governo de Ernesto Geisel até a gestão Michel Temer, compreendendo, portanto, as gestões dos presidentes Ernesto Geisel (1974-

1979), João Figueiredo (1979-1985), José Sarney (1986-1990), Fernando Collor (1990-1992), Itamar Franco (1993- 1994), Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), Lula da Silva (2003-2010), Dilma Rousseff (2011-2016) e Michel Temer (2016-2018).

4.1.1 Da Independência à Geisel

Esse período compreende do ano da independência do Brasil, em 1822, até o ano anterior à presidência de Ernesto Geisel, em 1973. Serão pontuados, de forma sucinta, os principais acontecimentos envolvendo o pensamento estratégico da Marinha brasileira neste período da história brasileira.

O pensamento estratégico brasileiro no período que precedeu o governo Ernesto Geisel se deu em três diferentes momentos. O primeiro momento foi marcado pela independência do Brasil e a necessidade de defender a sua costa de Portugal. O segundo momento se deu em guerras com os vizinhos sul-americanos, particularmente Argentina e Paraguai, quando foi necessário um maior controle fluvial, além de uma renovação na sua frota, que até então não tinha embarcações para rios. O terceiro momento aconteceu a partir da aliança com os Estados Unidos após o término da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), em que foi incumbida ao Brasil a função de controlar o espaço marítimo sul-americano.

A independência do Brasil, em 1822, também marcou o nascimento da Marinha brasileira. Com o processo de independência marcado por confrontos com Portugal, houve a necessidade imediata da construção de uma Marinha de guerra, com o intuito de proteger as costas brasileiras. O vice-almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal conta em seu livro *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro* (1985) o bloqueio naval como a concepção estratégica básica na formação do poder naval brasileiro.

Ainda durante o período pré-República, a independência Argentina (1816) na Cisplatina também foi relevante para a orientação do Brasil na defesa do Rio da Prata, sendo importante para projetar a Marinha brasileira como a mais capacitada entre os países da América do Sul, com destaque para o combate do Monte Santiago (1827), que estendeu a dominação brasileira até o rio da Prata, com a destruição do núcleo naval argentino. Além da Argentina, também é possível identificar interesses brasileiros na Bacia do Prata pela ruptura das relações diplomáticas do Brasil com o Paraguai.

Apesar do domínio no continente sul-americano, o Brasil ainda apresentava uma dependência financeira dos países mais ricos. Vidigal (1985) aponta que a inexistência de um parque industrial no país foi crucial para esse lento desenvolvimento. Os países europeus, particularmente a Inglaterra, já utilizavam do navio a vapor, enquanto os primeiros desse tipo no Brasil só vieram a ser usados na década de 1850. Além da demora, o defasado estoque de carvão contribuiu para o atraso naval brasileiro.

Estabeleceu-se que fosse criada uma indústria naval, em 1865. No entanto, a grande dificuldade brasileira foi a falta de engenheiros e operários especializados (VIDIGAL, 1985, p. 29). Por conta disso, diversos operários foram contratados na Europa e muitos operários nacionais foram enviados aos Estados Unidos, que já tinham conhecimentos mais avançados em indústria naval, para aperfeiçoarem o seu conhecimento.

Durante a Guerra do Paraguai (1864-1870), o Brasil apresentou dificuldades, em virtude de que grande parte da sua frota não tinha capacidade para navegar em águas fluviais. O fator geográfico e o atraso do país vizinho foram pontos importantes para a decisão da guerra. Como a maioria das aquisições de guerra naval do Paraguai vinha da Europa e, juntamente com o bloqueio brasileiro nos rios Paraguai, Paraná e Riachuelo elas não puderam chegar ao seu destino (VIDIGAL, 1985). A grande vantagem brasileira com relação ao Paraguai foi ter uma saída para o oceano Atlântico, enquanto o país vizinho era dependente de canais fluviais – que inclusive passavam por território brasileiro.

Segundo Vidigal, ainda que a concepção básica do desenvolvimento naval do Brasil não tivesse mudado, as experiências adquiridas com as guerras tiveram o seu papel. Foi notado que os navios, apesar dos conflitos na Prata e no Paraguai, não eram adequados para missões que envolvessem canais fluviais e que o poder naval era voltado apenas para especificidades no cenário sul-americano (VIDIGAL, 1985, p. 43).

Foi somente em 1906 que o novo ministro da Marinha, o Almirante Alexandrino de Alencar (1848-1926), propôs em 1904 alterações no programa da Marinha (VIDIGAL, 1985, p. 59), procurando dar à Marinha brasileira uma maior projeção internacional. Foi necessária uma modernização da frota e a instrução do pessoal brasileiro aos novos instrumentos de guerra naval. Houve mudanças no plano de ensino da Escola Naval, com a inclusão do curso “o ensino da aerostação e da navegação submarina”. Em 1911 também foi criado o Curso Superior da Marinha.

Nos anos de 1940, ao final da Segunda Guerra, o Brasil ganhou uma substancial ajuda dos Estados Unidos, que viriam a se tornar aliados brasileiros, com o *Programa de Ajuda Militar (Military Aid Program – MAP)*, do qual o Brasil recebeu materiais excedentes e sucateados dos Estados Unidos usados da Segunda Guerra, como alguns navios. Apesar do ganho naval advindo deste Programa, Vidigal (1985, p. 91) considera que ele não contribuiu para estimular a construção naval brasileira. A influência norte-americana no Brasil também contribuiu para estabelecer a sua nova concepção estratégica, passando a ser de caráter defensivo, tendo ênfase na guerra antissubmarina e no apoio na defesa dos países do hemisfério sul. Com um salto histórico, a seguir iremos comentar brevemente os principais marcos do pensamento estratégico naval a partir do governo Geisel (1974-1979).

4.1.2 Ernesto Geisel e os Interesses Internacionais Específicos

As próximas grandes mudanças no pensamento estratégico naval brasileiro só vieram a ocorrer no governo do Presidente Ernesto Geisel (1974-1979). O Brasil passou a “orientar suas ações mais a luz dos interesses nacionais específicos e menos sob o influxo de conceitos genéricos como defesa coletiva do hemisfério” (VIDIGAL, 1985, p. 103). A Marinha passou a adotar um novo conjunto de Políticas Básicas e Diretrizes, passando a constituir a Política Básica da Marinha. Foi elaborado também o Plano Estratégico da Marinha (PEM), que compreendia a Análise Estratégica Naval (AENAV), o Conceito Estratégico Naval (CENAV) e as Diretrizes para Planejamento Naval (DIPNAV). Esses documentos continham objetivos a alcançar e uma listagem de diretrizes para a sua consecução. Essa foi a primeira vez que a Marinha brasileira formalizou, por meio de documentos, sua concepção estratégica, em consonância com a política governamental.

A participação no Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), que se deu em 1982, mostra que o Brasil considerava a região como de importância estratégica.

Durante o governo Geisel, em que as ações se voltaram para os interesses nacionais – não mais exclusivamente dos norte-americanos –, os interesses estratégicos nacionais passaram a fazer parte de documentos.

O ano de 1978 marcou o início dos esforços brasileiros para um projeto de desenvolvimento de tecnologia de propulsão nuclear para submarinos de ataque,

proposto pelo oficial Othon Luiz Pinheiro da Silva (nascido em 1939 e atualmente condenado a 43 anos de prisão pela Operação Lava-Jato)²⁶.

O projeto foi motivado, primeiramente, pela rivalidade regional com a Argentina, considerando aquele país como uma ameaça à soberania brasileira. Posteriormente, a utilidade estratégica do submarino deslocou-se para a visão de que o Brasil precisava dispor de uma arma que dissuadisse eventuais potências mundiais em sua costa.

Corrêa (2009) considera que, ainda que uma das utilidades do programa nuclear da Marinha fosse à proteção da costa, o pensamento estratégico no Atlântico Sul no governo Geisel estava totalmente ligado ao desenvolvimento de combustível usando urânio como matéria-prima. Como relata o autor: “orientar a propulsão nuclear para a Marinha foi a estratégia do presidente Geisel para dominar o ciclo do combustível nuclear e construir o reator que abrigaria o primeiro submarino nuclear brasileiro” (CORRÊA, 2009, p. 399).

4.1.3 João Figueiredo, a Questão das Malvinas e o Programa Nuclear da Marinha

O sucessor de Ernesto Geisel, o general João Baptista de Oliveira Figueiredo (1979-1985), também era entusiasta do programa nuclear da Marinha visando à estratégia política nacional, já que “produziria reatores nucleares que gerariam energia elétrica e propiciariam o desenvolvimento socioeconômico nacional” (CORRÊA, 2009, p. 399).

À época da concepção do programa, sua justificativa estratégica básica fundava-se na eficácia dessa embarcação na defesa do imenso litoral do país no Atlântico Sul, por suas características de discrição, autonomia e velocidade.

A função de qualquer submarino é ser um elemento de dissuasão. Como não é visto da superfície, quem pensar em invadir as águas nacionais vai ficar em dúvida quanto a se há um submarino na região ou não²⁷.

²⁶ Para maiores informações, ver <https://www.brasildefato.com.br/2017/04/05/prisao-do-mais-importante-cientista-nuclear-brasileiro-e-questionada-por-politicos/>, (2017), entre outras fontes.

²⁷ Sérgio Miranda, Capitão de Mar e Guerra, em 2018, em entrevista dada ao Instituto de Pesquisas Energéticas Nucleares – IPEN. Disponível em: <https://www.ipen.br/portal_por/portal/interna.php?secao_id=40&campo=10499>. Acesso em: 15 Mai. 2019.

A Guerra das Malvinas (1982), protagonizada pela Argentina e Grã-Bretanha, potencializou, segundo Corrêa (2009), os esforços brasileiros para a construção do seu submarino de propulsão nuclear. O presidente Figueiredo, do Brasil, após observar a perda de soberania argentina, quando o submarino nuclear inglês negou o uso das águas argentinas à própria Marinha argentina, apoiou o projeto de construção do submarino nuclear brasileiro.

4.1.4 José Sarney e o Centro Experimental da Marinha

O governo de José Sarney (1985-1990) marcou momentos distintos, tanto de aproximação, no começo do mandato, quanto de afastamento, no final do mandato, com o projeto de desenvolvimento do submarino nuclear, que, por sua vez, influenciou o pensamento estratégico dos Ministros da Marinha do governo de Fernando Collor e Itamar Franco.

Em 1985, o presidente José Sarney criou o Centro Experimental da Marinha, no sítio de Aramar, no interior de São Paulo. Em Aramar se prepararia as condições para a futura produção industrial do combustível e dos reatores de potência do tipo água pressurizada (PWR), que seria feita fora dali, nas instalações das Indústrias Nucleares do Brasil (INB), localizadas em Resende, RJ.

Apesar disso, em 1990, o cenário internacional e do Brasil, particularmente com relação aos desastres da ordem nuclear, tais como Chernobyl, influenciaram o governo Sarney a se afastar do programa. Como conta Corrêa (2009, p. 402),

no plano internacional, respectivamente, a declaração em comum acordo da União Soviética e dos EUA em reduzir seus arsenais nucleares, o acidente de Chernobyl, e a queda do Muro de Berlim, em 1989, e, no plano interno, o acidente nuclear em Goiânia²⁸ criaram um impacto profundo na política nuclear brasileira.

Ao mesmo tempo em que o governo de José Sarney desistia de apoiar o programa nuclear da Marinha foi criada uma Zona de Cooperação e Paz no Atlântico Sul (Zopacas). Também se transformou as 200 milhas marítimas brasileiras em Zona

²⁸ O acidente nuclear de Goiânia foi um grave episódio de contaminação por radioatividade ocorrido no Brasil. A contaminação teve início em 13 de setembro de 1987, quando um aparelho utilizado em radioterapias foi encontrado dentro de uma clínica abandonada, no centro de Goiânia, em Goiás. Foi desmontado e repassado para terceiros, gerando um rastro de contaminação, o qual afetou seriamente a saúde de centenas de pessoas.

Exclusiva Econômica (ZEE). Isso significou que o Brasil renunciava à militarização e evitava também a proliferação de armamentos nucleares no Atlântico Sul, incentivando a Marinha a participar mais da prospecção e da exploração petrolífera *offshore*. Em 1987, a Petrobrás e a Marinha iniciaram um projeto de mapeamento científico da plataforma continental brasileira. Na sequência, em 1989, Sarney aprovou o projeto, cujo nome passou a ser Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC). O principal propósito do LEPLAC era de

estabelecer o limite exterior da nossa Plataforma Continental no seu enfoque jurídico, ou seja, determinar a área marítima, além das 200 milhas, na qual o Brasil exercerá direitos de soberania para a exploração e o aproveitamento dos recursos naturais do leito e subsolo marinho. (BRASIL. Decreto Nº 98.145, de 15 de setembro de 1989. Presidência da República, Brasília, DF, artigo 84, inciso IV, da Constituição).

4.1.5 Fernando Collor e a Manutenção do Investimento em Tempos de Crise

Ainda com relação ao programa do submarino nuclear, houve uma diminuição de verbas durante a presidência de Fernando Collor de Mello (1990-1992), que, no entanto, não afetou a Marinha, que conseguiu a manutenção na sua verba, muito em função da nomeação como Ministro da Marinha de Mario Cesar Flores (1931-2019), entre 1990 e 1992 e que, quando almirante da Marinha, deu parecer favorável ao programa de submarino de propulsão nuclear (MARTINS FILHO, 2011).

Flores tinha uma visão imediatista para a Marinha Brasileira, achava que a construção de um submarino nuclear não seria vantajosa para a resolução de conflitos atuais. Em uma entrevista publicada pelo Jornal Brasil, em 11 de novembro de 1988, ele já demonstrava a sua preocupação com um possível emparelhamento das Forças Armadas e com uma provável (in)utilidade futura do submarino nuclear.

A formulação do projeto naval, no mundo tecnológico de hoje, é muito longa. Um projeto de navio-escolta, como o da primeira corveta que nós estamos terminando de construir, foi decidido em 1978 e começou em 1979. Existem equipamentos cujo fornecimento leva de dois a três anos, não são equipamentos de prateleira. Se eu [Mário César Flores] hoje decidir que devo ter determinado sistema de armas, leva oito, dez anos para ficar pronto. Não é para tudo. Evidentemente que um caminhão

transportador de soldados eu posso ter dentro de dois anos, um ano. Mas estou me referindo a esses sistemas que desbalanceam estrategicamente. Se decido a construção de determinado tipo de submarino, é porque tenho de prever que dentro de dez a vinte anos haverá problemas que justifiquem esse submarino. Porque os problemas do momento não serão resolvidos por ele (FLORES²⁹, 1988).

Questões como a defesa e a proteção do comércio marítimo faziam parte das principais pautas de investimentos na Marinha na gestão de Flores. Ainda na mesma entrevista acima mencionada, ele considerava que a Marinha Brasileira ainda estava defasada em algumas operações, o que corroborava a necessidade de investimentos.

Atividades muito limitadas – proteção ao tráfego marítimo – em águas próximas ao Brasil. Não temos condições de fazer proteção ao tráfego marítimo, mesmo brasileiro, a grandes distâncias do Brasil. A Marinha pode fazer, com muitas limitações, algumas operações de caráter ofensivo com submarinos, aí sim mais distantes. Não muito distantes, porque são submarinos convencionais (FLORES, 1988³⁰).

A preocupação de Flores também se dava com relação às operações e os equipamentos da Marinha que só conseguiam cobrir o Mar Territorial, ou seja, que estivessem próximas as costas. Pensando em um contexto de Guerra Fria, no caso de uma invasão inimiga dos aliados soviéticos à distância, o Brasil não teria como se defender.

Se realmente precisamos ter capacidade de operar longe do litoral, a instrumentalização operativa passa a ser um problema naval. Vai ter que ter porta-aviões, vai ter que ter avião de interceptação embarcado, passa a ser um problema profissional (FLORES, 1988³¹).

²⁹ Entrevista dada para o Jornal do Brasil, em 1988. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/blog/2009/08/08/a-guerra-e-assunto-de-todos/#axzz2fpYi9Le6>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

³⁰ Entrevista dada para o Jornal do Brasil, em 1988. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/blog/2009/08/08/a-guerra-e-assunto-de-todos/#axzz2fpYi9Le6>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

³¹ Entrevista dada para o Jornal do Brasil, em 1988. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/blog/2009/08/08/a-guerra-e-assunto-de-todos/#axzz2fpYi9Le6>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

Assim como as preocupações do presidente Figueiredo, as ideias de Flores estavam intimamente ligadas ao contexto político sul-americano no Atlântico Sul, no qual a Argentina, segundo dizia, “subestimou a capacidade inglesa” no caso das Malvinas, não provendo um poder naval que pudesse combater a atuação da Grã-Bretanha na região.

4.1.6 Itamar Franco e o Conflito Interno na Marinha

Com o impeachment de Collor de Mello e a posse do então vice-presidente Itamar Franco (1992-1994), o cargo de Ministro da Marinha ficou com o Almirante Ivan da Silveira Serpa (1932-2011). O governo de Collor colocou o Brasil em uma crise interna, que se converteu em pesadas restrições nos orçamentos militares e que atingiram de frente o programa do submarino nuclear, o que colaborou para aguçar na Marinha conflitos latentes entre setores do almirantado e o coordenador do programa do submarino nuclear, como Othon e Serpa (MARTINS FILHO, 2013).

Contrário ao programa nuclear da Marinha, Serpa foi acusado por Othon como o principal responsável pelo desgaste do programa.

[...] houve uma determinada fase, em 1994, que o ministro da Marinha, o almirante [Ivan da Silveira] Serpa, baixou a prioridade desse programa. Era número 1 na Marinha e ele baixou para 18. [...] Daí em diante o programa caiu de prioridade, mas nós já sentimos sinais de que pode ser retomada a prioridade (SILVA, 2006³²).

Assim como Flores, Serpa achou mais necessário um investimento em curto prazo do que em longo prazo. Via como necessária a modernização das frotas que o Brasil já dispunha e para isso necessitava adquirir tecnologia dos países desenvolvidos, retornando com o Programa de Renovação de Meios Flutuantes³³, concebido na década de 1970. Ivan da Silveira Serpa afirmava em entrevista concedida em 2001:

Eu achava que se precisava tocar adiante a modernização das fragatas, a remodelação do porta-aviões Minas Gerais e que era preciso adquirir

³² Othon Luiz Pinheiro da Silva, em entrevista dada ao HP em 2006. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/prosub/noticia/5858/Almirante-Othon--concluir-o-submarino-nuclear-e-um-gesto-de-independencia/>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

³³ Programa criado pela Marinha, em 20 de setembro de 1980, com o objetivo de modernizar as frotas brasileiras (Marinha do Brasil, 2019).

navios de segunda mão, no exterior, para compensar o atraso do nosso plano de construção naval (SERPA, 2001³⁴).

Mas, o ano de 1994 marcou uma mudança de longo alcance na economia brasileira. Após uma série de planos de estabilização fracassados, o Plano Real obteve o primeiro sucesso na contenção da expansão do nível dos preços que, desde os anos de 1980, já podia ser caracterizada como uma superinflação e, assim, novo cenário econômico começou a ser delineado no país.

4.1.7 Fernando Henrique Cardoso e o Congelamento de Investimento

Com a eleição de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), o cargo de Ministro da Marinha, no período de 1995 a 1998, passou a ser ocupado pelo Almirante Mauro Cesar Rodrigues Pereira (1935 -).

O período de Mauro Cesar Rodrigues Pereira como ministro da Marinha ficou marcado pelo total congelamento de investimento no projeto de desenvolvimento de um submarino de propulsão nuclear. Neste contexto, uma das suas primeiras ações foi a transferência da equipe e do conhecimento da tecnologia nuclear para as Indústrias Nucleares do Brasil (INB) (CORRÊA, 2011).

O ministro Mauro Cesar Rodrigues Pereira acreditava que com essa transferência potencializaria o desenvolvimento da indústria nuclear do Brasil. Em entrevista divulgada pelo *site* Defesanet em 2018, o ex-ministro afirmou que ele

estava deixando o Ministério da Marinha, em 1998, quando o projeto das Indústrias Nucleares Brasileiras (INB) para a fabricação de combustível para as nossas usinas nucleares estava em franco andamento. Estava previsto utilizarmos urânio enriquecido importado, e eu disse que aquilo era um absurdo total. A parte crucial de independência do Brasil é exatamente isso, e nós já dominávamos essa tecnologia. Levei cerca de seis a oito meses em briga dentro do governo, até que finalmente conseguiu-se [utilizar urânio enriquecido nacional], o que só foi concretizado no ano seguinte (PEREIRA, 2018³⁵).

³⁴ Ivan da Silveira Serpa, em entrevista concedida em: CASTRO, Celso. D'ARAÚJO, Maria Celina (Org.). Militares e a política na Nova República. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2001. 360p.

³⁵ Mauro César Pereira, em entrevista concedida, em 2018, para Clube de Engenharia e a Academia Nacional de Engenharia. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/prosub/noticia/29113/MB---Marinha-confirma-os-avancos-do-Programa-Nuclear-Brasileiro/>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

O segundo mandato do presidente Fernando Henrique Cardoso (1999-2002) marcou uma retomada na discussão da questão nuclear. Corrêa (2011) aponta dois motivos para isso – um de caráter externo e um de caráter interno. Externamente, o atentado de 11 de Setembro de 2001 nos EUA colocou a hegemonia dos Estados Unidos no sistema internacional em dúvida. Internamente era apontada a crise energética do Brasil em 2011, que evidenciou os problemas que o sistema hidrelétrico vinha passando.

Corrêa ainda aponta que, no ano seguinte, “a questão nuclear e a continuidade das pesquisas científicas e tecnológicas do programa nuclear da Marinha estiveram presentes nos programas de governo dos principais candidatos à presidência da República, em 2002” (CORRÊA, 2011, p. 403).

4.1.8 Luiz Inácio Lula da Silva, da Crise à Estratégia Nacional de Defesa

O governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010) foi marcado por dois períodos diferentes para as pretensões das estratégias navais brasileiras. O primeiro mandato, entre os anos 2003 a 2006, a Marinha ainda passava por um período de falta de recursos, fazendo a sua principal estratégia ser a de recuperação do material deteriorado e retomar os projetos estratégicos da Força Naval (MARTINS FILHO, 2011).

O segundo mandato do presidente Lula da Silva (2007-2010) foi marcado por uma mobilização do Brasil no fortalecimento das suas Forças Armadas. Gonçalves e Corbellini (2016) apontam que a elaboração da Estratégia Nacional de Defesa (END), aprovada em 2008, contemplou a Marinha em todas as suas esferas de atuação – na superfície, aeroespacial e submarino.

O programa de desenvolvimento de submarinos se tornou parte do END. Em parceria com a França, o governo brasileiro tinha como objetivo a aquisição de tecnologia militar para o desenvolvimento de submarinos, sendo entre eles quatro convencionais e um de propulsão nuclear (GONÇALVES e CORBELLINI, 2016; CORRÊA, 2011). Construídos os submarinos, o Brasil teria um importante ganho estratégico na defesa do seu território marítimo.

Outro pensamento estratégico importante na segunda gestão Lula da Silva foi a defesa militar das reservas de pré-sal descobertas em 2006. A descoberta da camada de hidrocarbonetos acabou por justificar os investimentos na defesa e na construção dos submarinos nucleares.

O descobrimento de uma reserva de petróleo a 300 quilômetros de nossas costas faz necessário que possamos proteger essas plataformas [...]. Estamos trabalhando no enriquecimento de urânio e temos a firme intenção de ter um submarino nuclear [...] (SILVA, 2008³⁶)

As reservas do pré-sal eram vistas como importantes para o crescimento econômico brasileiro, sendo necessária a estabilidade do Atlântico Sul e o aperfeiçoamento da defesa do Brasil na região.

4.1.9 Dilma Rousseff e o Livro Branco de Defesa Nacional

Sucessora de Lula, a presidente Dilma Rousseff (2011-2016) deu continuidade às mesmas estratégias de Lula da Silva, ainda que apresentando um perfil diplomático mais retraído. No ano de 2012 destaca-se o lançamento do *Livro Branco de Defesa Nacional* conjuntamente com a publicação do documento *Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa*.

Realizada pela primeira vez de forma conjunta, a atualização da *Política Nacional de Defesa* e da *Estratégia Nacional de Defesa* procurou atender um objetivo até então não visto nos governos anteriores: a conscientização da sociedade sobre a importância dos temas de defesa para o país. Partiu-se do princípio de que a defesa não deve ser assunto só do setor militar, ela deve ser uma preocupação de toda sociedade (BRASIL, 2012).

Para o então Ministro da Defesa, ministério que substituiu os antigos Ministérios da Marinha, Aeronáutica e Exército, extintos em 1999, foi escolhido o diplomata Celso Amorim (1942 -). Os projetos para a construção de submarinos continuaram, agora com uma estrutura para a sua fabricação.

Outro ponto que vale ser destacado foi a parceria estratégica com a França, em paralelo ao programa nuclear da Marinha e o fortalecimento de políticas externas com países banhados pelo oceano Atlântico, particularmente na África.

Estive recentemente na África, mais especificamente em Angola e Namíbia, onde pude confirmar o grande interesse na cooperação com o Brasil em matéria de defesa. [...] A Marinha brasileira tem tido um papel

³⁶ Luiz Inácio Lula da Silva, em entrevista ao Jornal El País (Espanha), em 2008. Disponível em: <<https://politica.estadao.com.br/noticias/geral,lula-defende-plano-de-defesa-nacional-e-submarino-nuclear,259632>>. Acesso em: 12 mai. 2019.

fundamental na formação da força naval namibiana, e prepara-se para uma ação análoga em relação a Cabo Verde (AMORIN, 2012³⁷).

4.1.10 Michel Temer e a Continuidade do Pensamento Estratégico Naval

O presidente Michel Temer (2016-2018) assumiu em 2016 após o *impeachment* de Dilma Rousseff. Em meio a crises políticas e econômicas, a política externa brasileira da Marinha teve uma perda de relevância, quando comparada com as gestões anteriores. Apesar disso, o pensamento estratégico de naval continuava concordante com a gestão Lula da Silva e com a de Dilma Rousseff.

Para o Ministério da Defesa foi escolhido Raul Jungmann (1952 -), defensor do programa de desenvolvimento de submarinos para a proteção dos recursos encontrados no Atlântico Sul brasileiro, que ele considerava como “recursos vitais para a economia” e importante para o desenvolvimento científico e tecnológico, visando a importância da indústria de defesa em transbordar tecnologia para outras áreas. Ele afirma:

O Brasil é um defensor da ordem internacional e do Direito Internacional dos povos. Nós respeitamos a soberania e não aceitamos a solução pela força e nem a ingerência, seja de quem for e por qual motivo. Mas, infelizmente, na ordem internacional prevalece a anarquia e não o direito. Por isso, o Brasil precisa de capacidade de dissuasão para defender a sua soberania, o seu território e os seus interesses. Embora pacífico, não é desarmado e nunca será desarmado na defesa de seu povo e dos seus interesses (JUNGMANN, 2018³⁸)

Durante a história do Brasil, houveram diversas mudanças de rumo no seu pensamento estratégico naval, em função principalmente pelo contexto histórico e a necessidade de defesa. A aproximação com os Estados Unidos depois da segunda Guerra Mundial foi um ponto marcante no arrefecimento de uma soberania. Contudo, ainda se mantiveram as estratégias da construção de um submarino nuclear, visto como o

³⁷ Celso Amorim, em entrevista dada à Agência Brasil, em 2012. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/discursos-artigos-e-entrevistas-categoria/7590-entrevista-do-ministro-de-estado-das-relacoes-exteriores-embaixador-celso-amorim-a-agencia-brasil-para-celso-amorim-brasil-vai-redescobrir-a-africa>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

³⁸ Raul Jungmann, em entrevista dada a Agência Brasil, em 2018. Disponível em: <<https://www.bemparana.com.br/noticia/marinha-inicia-ultima-etapa-de-montagem-do-submarino-brasileiro--#.XOeL-RZKjIU>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

principal componente para a defesa do território brasileiro. Com a descoberta do pré-sal, os esforços para a sua construção voltaram mais fortes, como se pode ver nas declarações de seus líderes políticos.

4.2 Política de Defesa do Brasil no Atlântico Sul

Com o término da Guerra Fria, o Brasil adotou uma política de cooperação e de boa relação com os seus vizinhos, visando garantir uma estabilidade regional e soberania.

As recentes descobertas de recursos energéticos no Atlântico Sul deram uma nova perspectiva para a região, sendo necessária até mesmo uma preparação belicosa. Desta forma, as novas ameaças internacionais podem ser evocadas para justificar potenciais intervenções externas. Como já se sabe, em razão das diversas riquezas existentes no Atlântico Sul, a região pode ser entendida como uma área ameaçada. Sendo assim, é necessário analisar como se caracterizaram a política externa de defesa do Brasil recente e as ações dos seus governantes, para se entender as diretrizes das políticas de defesa e segurança para o Atlântico Sul. A terceira parte se refere ao que foi materializado a partir das diretrizes da Política Nacional de Defesa. Por fim, a última parte tem como objetivo entender as infraestruturas marítimas brasileiras e suas recentes ações no Atlântico Sul.

4.2.1 Política Nacional de Defesa

A interpretação dos documentos oficiais do Ministério da Defesa é importante para compreender as recentes ações dos interesses estratégicos brasileira no que tange a questão do poder marítimo no Brasil. Desta forma, se podem estabelecer as diretrizes de um planejamento estratégico, com a estruturação de uma Defesa Nacional compatível com a estatura político-estratégica do país e identificar sua importância geográfica, de poder e de defesa dadas a um espaço.

A Política Nacional de Defesa é o documento condicionante de mais de planejamento de ações destinadas à defesa nacional. Voltada essencialmente para ameaças externas, estabelece objetivos e orientações para o preparo e o emprego dos setores militar e civil em todas as esferas do Poder Nacional.

Aprovado originalmente pelo Decreto no 5.484, de 30 de junho de 2005, durante o governo de Lula da Silva, como Política de Defesa Nacional, o documento foi

atualizado em 2012, na gestão de Dilma Rousseff, passando a se chamar Política Nacional de Defesa (BRASIL, 2019).

O atual documento, de 2016 e validade até 2020, pressupõe que a defesa do país é inseparável do seu desenvolvimento. A intensificação da projeção do Brasil no concerto das nações e sua maior inserção em processos decisórios internacionais associam-se ao modelo de defesa proposto nos termos expostos a seguir.

A Política Nacional de Defesa considera o Atlântico Sul como uma área estratégica ao desenvolvimento e na projeção do Brasil como um importante ator no cenário internacional, com um papel importante no controle dessa região e que contribua para a redução de futuros conflitos. Os principais objetivos estipulados neste território são: a criação de blocos, como a Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas), com a integração de países em desenvolvimento; a ampliação das áreas marítimas; a cooperação regional (principalmente com os países africanos), e; o aprimoramento da indústria nacional de defesa.

O documento entende que a criação de blocos de poder, nesse atual contexto de globalização, adquire a capacidade de inserir os países de uma maneira mais efetiva no mercado mundial, promovendo o crescimento e a justiça social. Além disso, processos de consolidação democrática e de integração regional tendem a aumentar a confiança mútua e a favorecer na negociação de conflitos. Desta forma, coloca a Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul como parte importante para esse processo.

O item 4.3 da Política Nacional de Defesa apresenta uma descrição regionalizada do Atlântico Sul, dando um destaque para os principais acordos de cooperação ativos e ambições do governo brasileiro para a região.

Dentre os objetivos colocados pela Política Nacional de Defesa que podem ser aplicados ao Atlântico Sul está o desenvolvimento de organizações regionais; a integração de bases industriais de defesa; a consolidação da Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul e o diálogo continuado nas mesas de interação inter-regionais, como a cúpula América do Sul-África (ASA) e o Fórum de Diálogo Índia-Brasil-África do Sul (Ibas).

Além da criação – como também reafirmação – de blocos de poder, percebe-se a necessidade imediata da Marinha Brasileira da integração de bases industriais. No contexto da existência de atores exógenos e de passado imperialista, como a França, o Reino Unido e os Estados Unidos, o desenvolvimento de uma indústria de defesa

nacional nos países africanos é tão importante quanto o melhoramento dessa indústria no Brasil, o que exige uma integração e troca de conhecimento entre os países.

O documento ainda encoraja as decisões da Marinha do Brasil de almejar a e ampliação da sua Plataforma Continental e de exercer o direito de jurisdição sobre os recursos econômicos em um maior raio, ao entender que espaços que não estão sujeitos ao controle dos Estados e que se tornarão focos de disputa pelas nações exógenas.

Entendendo a importância estratégica do mar para o Brasil, o documento também defende a implementação de pontos estratégicos, como no litoral africano, e o suporte das Forças Armadas, com o aprimoramento da indústria nacional de defesa, ao entender o Atlântico Sul como uma área de foco de pirataria e outras atividades ilícitas que o Brasil deveria defender.

Junto ao documento está a Estratégia Nacional de Defesa, que estabelece como realizar os objetivos da Política Nacional de Defesa. Na área do Atlântico Sul, se coloca como prioritário uma militarização para defender os recursos naturais encontrados junto a Zona Econômica Exclusiva e a Extensão da Plataforma Continental, como também os recursos dos países africanos.

4.3 Ações do Brasil no Atlântico Sul com Base na Política Nacional de Defesa

As recentes atuações brasileiras no Atlântico Sul estão diretamente ligadas à criação da Política Nacional de Defesa, em 2005, e a descoberta de recursos energéticos no fundo do oceano. Desta forma, foram analisadas as ações do Brasil a partir de 2005, de forma a demonstrar sua consonância com seu documento oficial.

A ascensão de Lula da Silva (2002-2011) à presidência marcou uma mudança nos interesses estratégicos do Brasil no Atlântico Sul, como forma de recuperar a influência perdida durante a Guerra Fria para os Estados Unidos e a Grã-Bretanha, a partir de iniciativas de cooperação e integração, principalmente com os países africanos. Soares (2017, p. 72) considera a Zona de Paz Cooperação no Atlântico Sul (Zopacas), criada em 1986 pela ONU, ainda que tenha se perdido com a tentativa dos governos dos anos de 1990 de inserir o Brasil na globalização, como “o único projeto que manteve o Brasil influente no Atlântico Sul”.

Não se pode dizer que não houve iniciativas de cooperação no Atlântico Sul pelos governos brasileiros durante os anos de 1990. O governo de Fernando Henrique

Cardoso (1995-2002), ainda que apresentasse uma política bastante limitada no Atlântico Sul, estabeleceu relações com alguns países africanos, como Angola, Nigéria, África do Sul e Namíbia. No entanto, não apresentou uma integração das forças armadas, havendo uma “limitação de qualquer tipo de projeto naval vinculado ao oceano, levando a obsolescência de frotas militares e o abandono da Marinha” (SOARES, 2017, p. 73). Como herança dos períodos anteriores, predominavam-se relações verticalizadas, do Norte com o Sul, com países exógenos ao Atlântico Sul.

Na presidência de Lula da Silva e a nomeação de Celso Amorim como Ministro das Relações Exteriores, o Brasil estabeleceu como uma das suas diretrizes a fundação de uma liderança regional no Atlântico Sul, conforme indicado na sua Política Nacional de Defesa, a partir do desenvolvimento de uma política de cooperação Sul-Sul.

A aproximação com o continente africano possuía um viés estratégico, na medida em que ele representava uma fonte de riquezas, de negócios, uma forma de obter novos mercados, um meio de promover alianças, dentre outros. Nesse caso, a relação com os países africanos foi traduzida pela política externa do governo Lula da Silva como um elemento essencial e de interesse brasileiro (PENHA, 2011).

O governo Dilma Rousseff (2011-2016) tecnicou a Política Externa Brasileira, ainda seguindo os mesmos delineamentos do seu antecessor, porém com menor intensidade, em função do cenário internacional do período. As relações com o continente africano continuaram prioritárias, bem como o Atlântico Sul, porém com uma menor intensidade já que não havia uma diplomacia presidencial (SOARES, 2017).

4.4 Panorama Brasileiro no Atlântico Sul

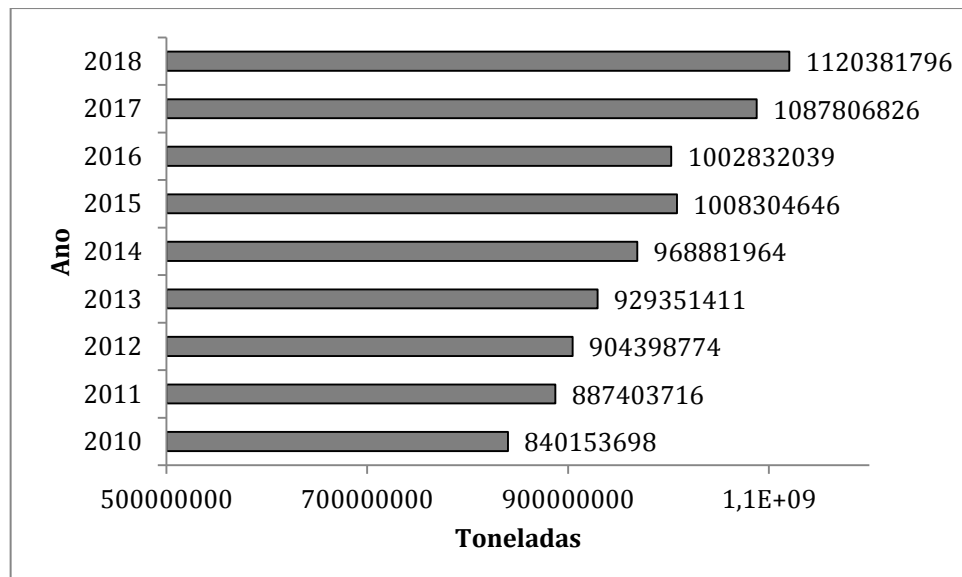
A evolução industrial brasileira se refletiu também nos seus setores industriais e infraestruturas voltadas para o Atlântico Sul. Desta forma, faz-se necessário compreender quais foram os impactos que este oceano teve na economia brasileira ao longo da história, apontando a necessidade de modernização das infraestruturas presentes no território, como os portos e a indústria de construção naval. O aporte estrutural brasileiro no Atlântico Sul é importante para se entender as velocidades das relações internacionais com os países da área, assim como as desconfianças com desafios dos atores extrarregionais, como os Estados Unidos, atualmente presentes no Atlântico Sul.

4.4.1 Infraestrutura Brasileira Vinculado ao Atlântico Sul

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2018), o Brasil possui 36 portos, em que se destacam Santos (SP), Itajaí (SC), Rio de Janeiro (RJ), Porto Alegre (RS), Paranaguá (PR) e Vitória (ES), além de 83 terminais de uso privado.

O setor portuário apresenta uma importância estratégica para a economia do Brasil, dada sua expressiva participação na movimentação de carga. Em 2018 o setor movimentou, em toneladas, 98,6% da exportação brasileira (ANTAQ, 2018). Esta grande movimentação está vinculada na flexibilidade de mercadorias que o modal marítimo atende, distância alcançada e valor do frete atrativo.

Gráfico 6- Movimentação de cargas, em toneladas, nos portos públicos e privados no Brasil entre os anos de 2010 e 2018



Fonte: Elaborado pelo autor com base ANTAQ, 2019.

O ano de 2018 marcou um transporte de 1,12 bilhões de toneladas de cargas. Com exceção do ano de 2016, todos os anos apresentaram um crescimento quando comparados com o ano anterior. De 2010 a 2018, o crescimento foi de 33% de toneladas de cargas movimentadas, o que corrobora com a importância da estrutura portuária para o Brasil, principalmente quando se leva em conta a participação de embarcações mercantes.

Os últimos séculos marcaram um crescimento acentuado do comércio mundial com as reestruturações dos processos produtivos, com o aumento das trocas comerciais no interior dos setores industriais, que se dão, principalmente entre

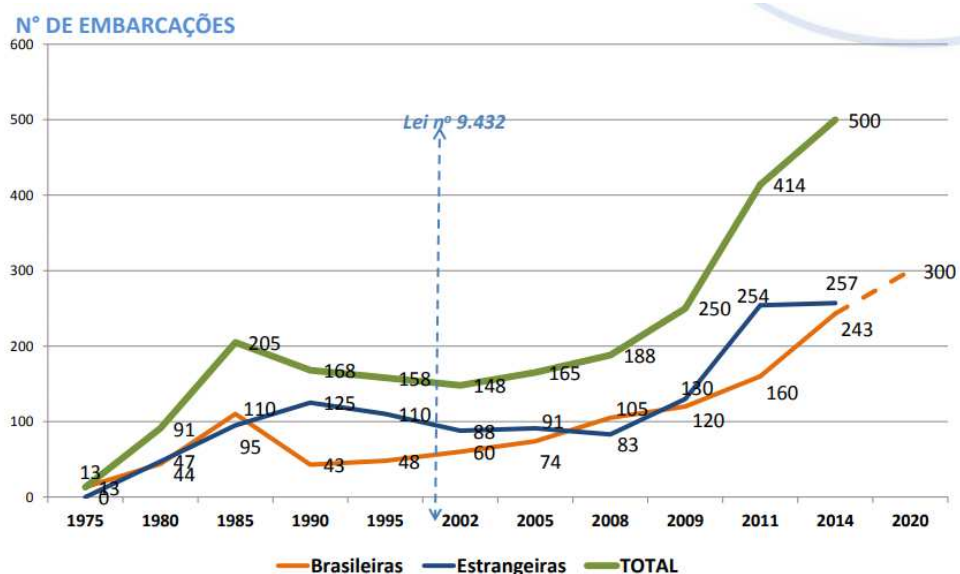
empresas complementares (fornecedores de matérias-primas, de insumos industriais etc.) ou entre plantas comerciais localizadas em diferentes locais e pertencentes a um mesmo grupo econômico. Este crescimento se reflete diretamente no transporte marítimo de cargas.

A marinha mercante brasileira sempre foi um setor protegido e com grandes incentivos do governo. O setor ganhou um maior destaque nos anos de 1970, com a implementação de planos nacionais (LIMA e VELASCO, 1997).

Lima e Velasco (1997) apontam que o Estado brasileiro estava diretamente ligado à criação das três empresas responsáveis pelo maior transporte de cargas no mar: a Fronape, pertencente a Petrobrás, que atuava no setor de petróleo e derivados; a Docenave, da Vale do Rio Doce, que atuava no setor de transporte de minerais; e Lloyd Brasileiro, do Governo Federal, que atuava no setor de carga geral.

As frotas mercantes brasileiras tiveram um período de crescimento rápido nos anos do seu surgimento, na década de 1940, muito em virtude dos incentivos estatais. Porém, não final da década de 1980 se nota uma queda e consequente diminuição na frota. Lima e Velasco (1997) consideram que houve redução por quatro situações diferentes: a venda de embarcações para empresas estrangeiras, a transferência para subsidiárias no exterior, transferência de navios para a cabotagem e a retirada de operação.

Gráfico 7 - Evolução da Frota Mercante no Brasil



Fonte: Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), 2013.

Como grande parte das exportações brasileiras depende do mar, a marinha mercante se tornou um segmento estratégico para a economia nacional, levando-se em conta que com uma frota nacional haveria o controle dos preços do transporte marítimo e a manutenção de uma soberania, o que estimularia as atividades econômicas associadas à exploração dos recursos do mar.

Tabela 5 - Afretamento, em US\$, de Embarcações Estrangeiras entre os anos de 2003 e 2008 por tipo de navegação.

NAVEGAÇÃO	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CABOTAGEM	40.568.878	77.816.046	261.987.098	79.268.588	98.157.108	135.788.946
LONGO CURSO	452.550.247	800.116.456	1.237.200.288	1.787.125.249	1.565.290.450	2.120.144.519
APOIO MARÍTIMO	129.611.992	238.748.789	306.193.449	399.552.360	543.033.046	765.255.995
APOIO PORTUÁRIO	816.165	2.019.060	9.078.259	36.978.502	74.652.719	18.569.590
APOIO PORTUÁRIO DRAGAGEM	XX	XX	XX	33.746.002	XX	XX
TOTAL	623.547.282	1.118.800.351	1.814.459.094	2.336.670.701	2.280.133.323	3.039.759.050

Fonte: Antaq, 2009.

O desenvolvimento de uma marinha mercante própria também se deu pelo afretamento das embarcações estrangeiras, como forma de prover recursos para o desenvolvimento da Marinha e a reparação naval. A tabela mostra que somente no ano de 2008, por exemplo, aproximadamente US\$ 2,1 bilhões foram destinados para esse fim por meio da cobrança de frete das embarcações estrangeiras.

Apesar valor obtido pelo frete de embarcações estrangeiras, a situação da frota mercante brasileira no ano de 2011 era “caracterizada por uma insuficiente frota nacional para atender à navegação de longo curso e cabotagem. Com isso, verifica-se um déficit elevado no balanço de fretes marítimos internacionais do Brasil” (HAFNER e FEIJÓ, 2011, pp. 4-5).

Uma indústria de defesa nacional forte e bem estruturada é vista como um instrumento importante para o crescimento econômico de um país, bem como seu protagonismo na esfera internacional e política. Assim, um Estado forte pode ser caracterizado a partir dos seus gastos militares (MEARSHEIMER, 2007).

Na atualidade, o Brasil passa por uma significativa reestruturação na sua indústria de defesa e nas forças armadas, influenciadas principalmente pela corte orçamentário, que vem ocorrendo desde 2014.

Apesar da importância do setor industrial de defesa, dificilmente ele pode ser demarcado, em consequência de que suas inovações são resultantes de outros segmentos da indústria – muitas vezes não necessariamente ligados à defesa. Correa Filho *et al.* (2013, p. 374) consideram que o setor de defesa segue uma lógica diferente de outros setores, sendo definido pela sua demanda. Assim, por ter os produtos consumidos por diferentes tipos de usuários e consumidores, traz um desafio na “construção de trabalhos sobre a indústria, visto que a caracterização da oferta é desafiadora por natureza, encontrada de forma pulverizada por vários segmentos industriais e de serviços”.

Pela sua capacidade de transbordar suas inovações até outros segmentos da indústria, o setor de defesa apresenta uma estrutura oligopolizada e diversificada, devido a aplicação de diversas tecnologias como forma de ampliar seu mercado. Por essa razão, os Estados Nacionais são os grandes atores para o seu desenvolvimento e, desta forma, os países com maiores orçamentos de defesa são os locais onde se localizam as maiores empresas de defesa.

Tabela 6 - Orçamento de defesa dos países do mundo em 2016 em Comparação ao Brasil

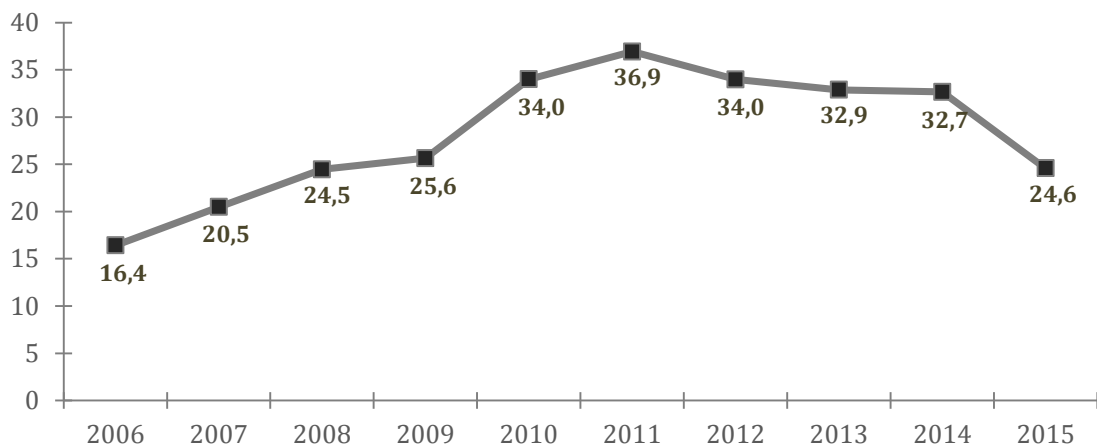
Posição	País	Orçamento (US\$ bilhões)	% gasto mundial
1	EUA	596,0	36,5
2	China	214,8	13,1
3	Arábia Saudita	87,2	5,3
4	Rússia	66,4	4,1
5	Reino Unido	55,5	3,4
6	Índia	51,2	3,1
7	França	50,9	3,1
8	Japão	40,1	2,5
9	Alemanha	39,4	2,4
10	Coréia do Sul	36,4	2,2
11	Brasil	24,6	1,5
TOTAL MUNDIAL		1635,0	100,0

Fonte: Elaborada pelo autor com base em SIPRI, 2016.

Pela pesquisa do SIPRI (2016), o Brasil ocupava a 11ª posição no ranking dos países com maiores gastos em defesa, apresentando uma despesa total de US\$ 24,6 bilhões, que correspondia a 1,5% do gasto mundial. O corte orçamentário no Ministério da Defesa já se mostrava perceptível, quando analisado pelo recorte temporal de uma década (2006-2015). Entre o final de 2014 e o final de 2015 ela caiu de 25%, passando de 32,7 para 24,6 bilhões de dólares, o menor valor desde 2008.

Isso pode ser explicado pelo processo de desaceleração da economia que se iniciou no Brasil em 2014, e é apontado por Balassiano (2018) como originado em função de erros de políticas públicas que geraram um custo fiscal elevado e, conseqüentemente, reduziu a capacidade de crescimento da economia brasileira.

Gráfico 8 - Orçamento de defesa brasileiro, em US\$ bilhões, no período 2006-2015



Fonte: Elaborado pelo autor com base em SIPRI, 2016.

Com relação aos produtos militares brasileiros, a indústria nacional se encontra em um estágio intermediário em relação ao mundo, apresentando um baixo volume de exportação em comparação à importação. Entretanto, nos últimos anos ocorreu o surgimento de novos produtos (FERREIRA e SARTI, 2011).

Tabela 7 - Saldo do comércio exterior, em US\$ milhões, de equipamentos militares no Brasil

Categorias de produto	1995-1999	2000-2004	2005-2009	1995-2009	
	Saldo (US\$ milhões)			%	
Aeronaves	-363	-247	-329	-939	26,0
Navios	-889	-302	-188	-1379	38,2
Mísseis	-254	-42	-130	-426	11,8
Veículos Blindados	-164	-11	-34	-209	5,8
Sensores	-25	-345	-98	-468	13,0
Motores	-46	-29	-77	-152	4,2

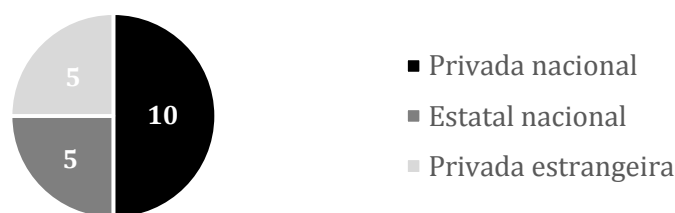
Artilharia	-33	-11	16	-28	0,8
Outros	0	-9	0	-9	0,2
Total	-1774	-996	-840	-3610	100,0

Fonte: Ferreira e Sarti, 2011, com base em SIPRI, 2010.

Os principais equipamentos militares produzidos no Brasil são os navios, as aeronaves e os mísseis. Parte da indústria de defesa brasileira atua de maneira diversificada, atendendo ao mercado civil e, muitas vezes, fornecendo produtos e soluções completamente distintos. Ferreira e Sarti (2011) dividem as principais empresas e os seus principais produtos no setor de defesa e apontam que casos como da Embraer e o da Odebrecht, em que o setor de defesa representa apenas uma pequena parte do faturamento.

No tocante ao controle do capital da indústria brasileira de defesa, encontram-se três principais tipos de empresas ou instituições: estatal nacional, privado nacional e privado estrangeiro. A classificação de Ferreira e Sarti (2011) detectou que a base industrial de defesa brasileira se concentra nas empresas privadas nacionais, que apresentam um total de 10 empresas. As empresas estatais nacionais e as empresas privadas estrangeiras somam cinco cada uma.

Gráfico 9 - Origem do capital, por tipos de empresas/instituições, na indústria de defesa brasileira em 2011



Fonte: Elaborado pelo autor com base em Ferreira e Sarti, 2011.

A indústria naval brasileira foi fundada em 1846, mas apresentou modificações posteriormente, durante do governo de Juscelino Kubitschek na década de 1950 (SILVA e VIANA, 2014). A indústria de construção naval foi viabilizada pelo *Plano de Metas*, por meio da meta 28 (Implantação da Indústria Naval). Segundo o Sindicato Nacional da Indústria de Construção Naval (SINAVAL), a política de construção naval

brasileira deu início com a Lei 3.381, de 1958, conhecida como a Lei do Fundo da Marinha Mercante (FMM), que tinha como objetivo a recuperação da frota mercante.

Durante os anos de 1980, a indústria naval passou por uma restrição de investimentos, em função da abertura da economia à concorrência estrangeira, provocando a estagnação da construção naval por um período de 20 anos (SILVA e VIANA, 2014). Os anos de 1990 marcaram a paralisação de grande parte dos estaleiros brasileiros, em função das crises econômicas, e só foi recuperada parcialmente em 2002.

Tabela 8 - Volume de produção naval brasileiro entre 1960 e 1998

ANO	EMPREGADOS	TPB CONTRATADAS	TPB ENTREGUES	SALDO
1960	1.430	73.320	0	73.320
1961	5.850	37.300	3.100	107.520
1965	11.600	118.160	15.740	338.870
1970	18.000	197.900	101.850	541.200
1971	18.500	1.349.550	174.000	1.716.750
1972	19.200	262.800	314.600	1.664.950
1973	20.000	384.700	259.500	1.790.150
1974	21.500	3.272.380	310.650	4.751.880
1975	23.000	1.965.920	474.600	6.243.200
1976	25.000	24.300	586.000	5.681.500
1978	31.000	203.640	820.680	4.543.860
1979	39.155	553.400	1.394.980	3.702.280
1980	33.792	337.300	1.193.800	2.845.780
1981	34.472	1.252.700	1.183.180	2.915.300
1985	21.463	599.975	772.814	2.219.211
1990	13.097	440.000	420.790	1.887.391
1996	5.562	65.120	235.150	759.092
1997	2.641	138.000	110.237	786.855
1998	1.880	6.000	149.117	643.738
TOTAL TPB CONTRATADAS/ENTREGUES		15.817.035	15.173.297	643.738

Fonte: SINAVAL, 1999.

Com relação à Defesa do Atlântico Sul, em 2014, a Marinha Brasileira desenvolveu um projeto para o funcionamento de um sistema de monitoramento na área da chamada Amazônia Azul, denominado *Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul* (SisGAAz), um sistema que abrangerá fiscalizações por terra (bases litorâneas), por mar (navios), por ar (aeronaves) e pelo espaço (sensoriamento remoto). O custo do projeto estimado em R\$ 13 bilhões, com previsão para conclusão em 2027.

O SisGAAz se assemelha ao projeto que o Exército possui para vigiar as fronteiras terrestres, tendo como missão garantir maior segurança marítima e a defesa no Atlântico Sul, gerando maior eficiência dos órgãos brasileiros para a fiscalização de narcotráfico e contrabando pelo mar, para as operações de busca e salvamento e também para impedir invasões de outros países nas águas jurisdicionais brasileiras.

Apesar das altas expectativas para o funcionamento do SisGAAz, em 2015 a Marinha Brasileira suspendeu o seu projeto de monitoramento devido à crise econômica e ao corte de gastos em 30% que o setor teve em 2016. No ano de 2018, o projeto foi retomado, sendo investido 20 milhões para a compra de equipamentos³⁹.

4.5.1 Atuação Brasileira no Atlântico Sul

Ainda que o grande interesse dos países banhados pelo Atlântico Sul seja o de preservar sua soberania e sua integridade territorial, percebem-se divergências, que se analisadas as particularidades presentes na história de cada país, muitas vezes se colocam como entraves, mas também como possibilidades de acordos e cooperação. Assim, é importante analisar também o processo de inserção dos outros países da região no contexto geopolítico atual. Nesse sentido, é privilegiada a integração dos países do hemisfério Sul em uma nova perspectiva de cooperação, distinta da época colonial, uma vez que abarcam relações bilaterais entre antigas colônias, países como, por exemplo, Brasil e Angola, por exemplo.

De fato, Penha (2011) assinala que o Brasil já possuía um projeto geopolítico de aproximação comercial e diplomática com a África desde o período da ditadura militar, com maior aproximação na chamada onda neoliberal da década de 1990 para atingir um ápice no início do século XXI. Segundo este autor, “os interesses dos países extracontinentais pela África têm aumentado em consequência das oportunidades oferecidas pelo continente em termos de recursos naturais e de mercados” (PENHA, 2011, p. 199), haja vista que os países da África despontaram, a partir dos anos 2000, como grandes receptores dos investimentos estrangeiros diretos provenientes de países emergentes, tais como o próprio Brasil, mas principalmente a China, sendo que, recentemente, ambos os países se interessaram pela exploração dos recursos minerais

³⁹ SisGAAZ - Marinha e Ministério da Segurança começam a viabilizar monitoramento. Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/sisgaaaz/noticia/30433/SisGAAZ----Marinha-e-Ministerio-da-Seguranca-comecam-a-viabilizar-monitoramento/>. Acesso em: 20 de Maio de 2019.

dos territórios africanos e pela construção de grandes obras de engenharias naqueles países.

Os resquícios coloniais, embora muitas vezes estabeleçam ligações históricas entre os países, se transformaram no grande empecilho para o desenvolvimento de uma integração da regional do Atlântico Sul, que fica evidente com a grande influência político-militar de países extrarregionais e com o histórico de políticas expansionistas e imperialistas. As políticas de segurança e defesa no espaço marítimo, desta forma, tornaram-se necessárias também a esses atores exógenos, como se nota com a reativação da IV Frota⁴⁰ por parte dos EUA, 2008, e pelo cinturão de ilhas pertencentes à Grã-Bretanha.

A presença estrangeira no contexto do Atlântico Sul foi importante para a criação da Zopacas, em 1986. Criado em um contexto da Guerra Fria, o projeto somente se consolidou em função do conflito sobre as Ilhas Malvinas pela Argentina e Grã-Bretanha na região. O Brasil e os outros países entenderam que era necessária uma cooperação contra os atores estrangeiros, e não somente com relação ao inimigo soviético, a fim de garantir a sua soberania (COSTA JUNIOR *et al.*, 2015).

O apoio brasileiro à Argentina na Guerra das Malvinas suscitava a sua iniciativa para controlar o Atlântico Sul, ao atrair diplomaticamente os países da região. No caso da Argentina, entretanto, a presença e cooperação da Marinha Brasileira ainda não foi necessária como é, por exemplo, no Golfo da Guiné, outro entorno estratégico do Brasil no oceano Atlântico e onde se localizam as principais reservas petrolíferas da África.

Os objetivos da política externa brasileira presentes na Política Nacional de Defesa consideram do apoio ao desenvolvimento de uma Marinha africana como necessária para o Brasil no Atlântico Sul. A presença dos Estados Unidos e da China na região somada ao defasado setor de defesa dos países costeiros, aumentam o desafio brasileiro para o controle da região. O Golfo da Guiné é conhecido como um dos maiores centros de pirataria de todo o mundo. Leão *et al.* (2014) atribuem a vulnerabilidade dos países do Golfo da Guiné às suas instabilidades políticas e socioeconômicas, o que transformam a região em um local adequado para crimes como roubos, tráfico de armas

⁴⁰ A IV Frota é uma divisão da Marinha dos EUA responsável por operações no Atlântico Sul durante a Segunda Guerra Mundial, atuando como um componente do Comando do Sul até 1950. Foi reativada no ano de 2008.

leves, tráfico humano e migração ilegal, tendo como mais agravante o comércio global de narcóticos.

Neste sentido, torna-se importante o apoio brasileiro ao combate às essas ameaças, partindo de um auxílio ao fortalecimento das Marinhas africanas, como apresentado nos objetivos da política externa de Lula da Silva, Dilma Rousseff e Michel Temer, considerando que aqueles países sozinhos não possuem os meios necessários para isso (LEÃO *et al.*, 2014).

A riqueza mineral do Golfo da Guiné, como indicam alguns estudos, é similar ao encontrado na província do pré-sal brasileiro. Dos países pertencentes a essa área, a Angola é o mais proeminente nas relações políticas como Brasil, por motivos que vão desde a semelhança na sua colonização e a recente atuação dos países na Comunidade dos Países de Língua Portuguesa até as missões de paz que o governo brasileiro participou em seu território.

Foi em 1975 quando o Itamaraty decidiu que “conquistar” as ex-colônias portuguesas seria a tarefa número um para a diplomacia brasileira no continente africano. Nesse contexto, Angola e Moçambique foram considerados essenciais, e, como houve certa resistência em Moçambique para uma aproximação com o Brasil, Angola se tornou o centro das atenções (PENHA, 2011).

Angola é o segundo maior produtor de petróleo no continente africano, com estimativas para brevemente ultrapassar a Nigéria. O principal mercado para a exportação de hidrocarboneto da Angola é a China, seguida pela União Europeia e os EUA. Enquanto a exportação para a União Europeia aumentou, por causa dos problemas com o fornecimento na Líbia, ela diminuiu para os EUA, que vem substituindo o uso do petróleo pela produção de gás de xisto. Com relação ao Brasil, as relações bilaterais ocorrem por meio de intercâmbio de profissionais e a atuação das empresas brasileiras em no setor da construção civil angolano (PENHA, 2011).

Da mesma forma, a Nigéria também se sobressai como um importante parceiro no intercâmbio comercial com o Brasil na África Ocidental. Suas relações se iniciaram na década de 1960, constituída exclusivamente na exportação de produtos brasileiros e, desde a década de 1970, cresceu em função da importação brasileira do petróleo nigeriano. Por outro lado, a cooperação entre as Marinhas desses dois países para a defesa do Atlântico Sul ainda é insuficiente. Leão *et alii* (2014) imputam à

corrupção do governo africano como o principal responsável pelo fraco desenvolvimento dessas relações.

A resolução dos conflitos internos do governo nigeriano e o desenvolvimento da sua Marinha por meio da cooperação da Marinha brasileira se tornaram um dos grandes desafios do Brasil para assumir uma liderança regional, a julgar pelo espaço marítimo da Nigéria ser o grande foco da pirataria Atlântico Sul.

Outro país de grande relevância no espaço estratégico brasileiro é a África do Sul. Localizada no extremo sul do continente africano, a África do Sul conecta a região aos oceanos Índico e Pacífico. Ainda que, com relação às políticas de segurança e defesa, apresente uma relevância maior no litoral índico, o país é um membro frequente dos fóruns e das ações voltadas para a cooperação econômica e em segurança do Atlântico Sul (VAZ, 2013).

As relações entre Brasil e África do Sul se iniciaram em 1947, com exportação brasileira de café, o maior exportador até então. Segundo Penna Filho (2003), apesar delas se iniciarem anteriormente, ela se manteve branda até 1994 com o final do *apartheid*, a política oficial sul africana de segregação racial, pois isso era um contraponto à sociedade brasileira. Além disso – e diferentemente de países como Angola e Moçambique –, Brasil e África do Sul não apresentavam um vínculo histórico e cultural.

Influenciado pela Europa e pelos Estados Unidos, que realizaram sanções ao país Sul Africano, o Brasil cortou relações com a África do Sul, na década de 1970. Essa política mais rígida, que se focava na proibição de intercâmbios culturais e esportivos, durou até 1985. (PENNA FILHO, 2003; PENHA, 2011).

Nos anos 1990, com as mudanças operadas no sistema internacional, marcadas pelo fim da Guerra Fria e da bipolaridade, o Brasil e a África do Sul estreitaram suas relações. Esse contexto foi importante para aproximar as nações em desenvolvimento, com a formação dos blocos de poder. Nesse aspecto, Penna Filho (2003, p. 20) lembra que

Brasil e África do Sul estão participando ativamente de processos de integração regional com grande carga de importância para ambos no contexto internacional presente. Desde 1991, o Brasil participa como país chave do Mercosul, uma união aduaneira formada por Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, e que conta, ainda, com a presença da

Bolívia e do Chile como membros associados. O Mercosul é o quarto maior bloco em termos de Produto Interno Bruto (PIB) do mundo. A África do Sul, por sua vez, desde o fim do apartheid, participa da SADC (Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral), uma zona de livre comércio formada por 14 países da região que tem, justamente na África do Sul, o país economicamente mais importante.

A África do Sul tem sido um ator ativo na criação de uma política de cooperação Sul-Sul desde o fim da Segunda Guerra Mundial. Na década de 1950, tomou a iniciativa da formação de uma zona de integração, conhecida como Organização do Tratado do Atlântico Sul, que consistia na criação de um pacto militar entre os países membros. Essa organização, no entanto, não se firmou. Penna Filho (2003) atribui o fracasso a dois fatores: a negativa do Brasil, que era contrário ao regime racista sul-africano, e a influência dos Estados Unidos e a Grã-Bretanha, que não consentiam uma militarização no hemisfério sul.

Com relação ao Atlântico Sul especificamente, os sul-africanos procuraram, em 1969, a parceria do Brasil e da Argentina para uma aliança militar naquela região. Ela teria como objetivo conter o expansionismo soviético. Inicialmente, essa ideia seria usada no Oceano Índico, com Austrália e Nova Zelândia. No entanto, como ressalta Penna Filho (2003), a África do Sul queria se aproveitar das ditaduras com profundo sentimento anticomunista, que perduravam em Brasil e Argentina, para abrir uma brecha no seu isolamento internacional.

Não obstante, Penna Filho (2003, p.22) termina o seu artigo trazendo uma projeção positiva na consonância política entre a África do Sul e a América Latina. Ele considera que ambas tem interesses semelhantes e perspectivas próprias, tais como “desarmamento, operações de paz, cooperação voltada para a temática do meio ambiente e combate ao crime organizado”, que se acirraram com o processo de globalização e que afetam as suas economias, as quais não possuem estruturas adequadas para fazer frente à sofisticação das máfias globalizadas.

Agora, considerando a possibilidade de formação de blocos, como a *Política Nacional de Defesa* estabelece como uma das missões brasileiras para a consolidação na região, a Zopacas merece uma atenção especial do Brasil. Assim como a colaboração econômica nos países africanos, com o intuito de barrar os investimentos de atores exógenos ao Atlântico Sul, torna necessário também à constituição de uma Marinha,

mais poderosa e com maior capacidade dissuasória, que possa ser desenvolvida tanto em território brasileiro quanto nos outros países, a partir de parcerias e intercâmbio. Assim, entendemos que as retomadas do programa de construção de submarino por propulsão nuclear pode ser o ponto chave para esse fim.

Criado ainda no governo militar, na década de 1970, o programa já sofreu apoio e corte de gastos, além de ter suas diretrizes mudadas ao longo do tempo, passando da construção real do submarino, sob o viés da ascensão de uma soberania nacional no Atlântico Sul, para um objetivo secundário, com o real objetivo da modernização da indústria nuclear.

Nesse sentido, a criação tanto do conceito de *Amazônia Azul*, ou seja, uma região marítima estratégica para o Brasil, de área praticamente igual à da Amazônia Verde, quanto das Políticas e Estratégias Nacionais de Defesa confirmam a necessidade do Brasil desenvolver uma infraestrutura destinada à defesa do seu território, somada a criação de uma mentalidade marítima a fim de manter sua população a par dos interesses geopolíticos do país, bem como de engajá-la nesse sentido.

Neste sentido, faz-se necessária a criação de um novo Atlantismo⁴¹, agora voltado para o sul do hemisfério, no qual o Brasil estabeleceria o seu papel dominante visando à consolidação do Atlântico Sul como uma zona livre de interferências estrangeiras e, conseqüentemente, cumpriria com o principal objetivo da ZOPACAS.

Atualmente, neste final da segunda década do século XXI, o grande desafio brasileiro está relacionado ao corte orçamentário que suas forças armadas vêm sofrendo desde 2014, em função da crise econômica que o país passa. Em uma situação futura em que a Marinha do Brasil passe a contar com recursos financeiros adequados, seria de interesses do Brasil que tal parcela de sua Marinha operasse intensamente com países africanos para estreitar laços de cooperação visando a defesa conjunta do Atlântico Sul.

⁴¹ Criado pelos países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), é um pacto de estratégia política e militar com a função de estabelecer a defesa do liberalismo econômico e político.

5 O PODER NAVAL E O PENSAMENTO ESTRATÉGICO NA CONSTRUÇÃO DO PODER MARÍTIMO E DA SOBERANIA DA ARGENTINA NO ATLÂNTICO SUL

Este capítulo teve como objetivo apontar possíveis cenários relacionados ao controle argentino do Atlântico Sul, a partir de entendimentos de documentos oficiais e o pensamento estratégico de atores políticos ao longo da história argentina até os dias atuais.

O capítulo se divide em quatro diferentes partes, que se estende desde o pensamento estratégico naval da argentina desde a independência, com a ideia de domínio do Rio da Prata, até os conflitos recentes - particularmente pelo cinturão das ilhas Malvinas, Sandwich do Sul e Geórgia do Sul - com o Reino Unido. O capítulo também mostra os documentos oficiais, tendo como ênfase o Livro Branco de Defesa, e como ele orienta a Argentina para o Atlântico Sul. Desta forma, torna-se mais fácil compreender as recentes ações do país com relação a todo o seu espaço marítimo.

5.1 Pensamento Estratégico Naval Argentino

Apesar de já ter uma Marinha formada no século XVIII e ter participado de guerras contra os vizinhos sul-americanos naquele período, assim como o Brasil, considera-se que o pensamento estratégico naval argentino somente chegou a ser formalizado na primeira metade do século XX. Ele foi dividido em dois níveis, o nível estratégico-militar e o nível estratégico operacional.

5.1.1 O Pensamento Estratégico Naval Argentino e a Independência

O pensamento estratégico naval da Argentina teve o seu nascimento com o processo de sua independência, entre os anos de 1810 e 1818 (DELLAMER et. al. 2010). Uma das primeiras ações, segundo os autores, foi estabelecer o domínio marítimo no Rio da Prata, como forma de colaborar com as campanhas terrestres no território. Em seguida, o governo partiu para a conquista estratégica de Montevideú, o centro de gravidade do vice-reinado. Naquele momento, modificou sua concepção militar, considerando a formação de um esquadrão naval que permitiria fechar a entrada por mar dos monarquistas. Apesar da necessidade da conquista de Montevideú, Tarapow (2014) considera que foi necessária, primeiramente, a conquista da ilha Martín García, que por sua localização geográfica constituía-se como chave de acesso aos dois grandes

rios da costa e era também um ponto por onde as operações navais poderiam ser projetadas.

Depois de conquistada a independência, o grande desafio argentino seria se consolidar a sua soberania como um Estado independente (DELLAMER, 2010). Desta forma, o recém-criado Estado argentino entrou em conflitos com os países vizinhos como forma de definir seus limites territoriais. Dentre os principais conflitos, destaca-se a guerra com o Brasil, que tinha como objetivo a conquista total da Bacia do Prata e seus afluentes.

A guerra contra o vizinho Brasil foi importante para o pensamento estratégico naval argentino como forma de definir locais geograficamente estratégicos, tendo em vista a superioridade naval brasileira. As campanhas na Patagônia, em 1827, tornaram-se um marco significativo, que fizeram com que o Brasil tivesse que dividir suas tropas e deu à Argentina a sua primeira vitória.

Porém, apesar da vitória argentina na Patagônia, a ausência de uma esquadra naval e a impossibilidade do país se reorganizar com urgência, prejudicaram a Argentina no restante da guerra.

As carências da Marinha argentina continuaram nos anos seguintes e sua atividade naval foi limitada à execução de missões logísticas e de controle, a fim de evitar a comunicação com o adversário, apoiar operações anfíbias, capturar represas e impedir o contrabando, além de transportar tropas, suprimentos e realizar tarefas de evacuação. As principais ações de combate militar foram desenvolvidas, no entanto, quase exclusivamente pela Marinha imperial brasileira, com mais de cem unidades, entre navios blindados, fragatas, corvetas e canhoneiras, tripulados por 7.000 homens. Como consequência, o Brasil desempenhou um papel relevante nas diferenças de limites e negociações que foram realizadas posteriormente (DELLAMER, 2010).

Entretanto, inovações tecnológicas ocorreram em meados do século XIX e mudaram rapidamente o *design* dos navios e mantiveram os pensadores estratégicos em expectativa de mudanças.

5.1.2 Os Governos de Domingos Sarmiento, Nicolás Avellaneda e Julio Roca e a Influência Francesa

Na Argentina, durante a presidência de Domingo Sarmiento (1811-1888), ocorrida entre 1868 a 1874, medidas concretas foram tomadas para a organização

definitiva da Marinha. Baseado na Guerra de Secessão americana e a evolução das armas durante aquele conflito, foram compradas as primeiras unidades navais de ferro e vapor, enquanto a Argentina formava o primeiro esquadrão de torpedeiras e ordenava a construção do primeiro arsenal marítimo em Zarate (BOLETIN DEL CENTRO NAVAL, 2011). Além disso, foi criada a Escola Militar Naval, em 1872, como forma de procurar pessoas adequadas para as novas unidades de guerra.

O presidente Domingos Sarmiento teve um papel importante para a construção do pensamento estratégico pela sua experiência em guerras. O *Boletín del Centro Naval* (2011) atribui que os principais interesses de Sarmiento estavam ligados ao Rio da Prata, a principal fonte de distribuição de recursos e a localização onde ocorreram os grandes conflitos passados.

Com base nesses princípios, a Marinha argentina teve seu primeiro momento de organização e crescimento condicionado por um pensamento estratégico, além da absorção do desenvolvimento tecnológico de outras potências marítimas da época.

Em 1874, com a Lei Sarmiento, foi criado um batalhão de marinheiros de 400 lugares para o serviço do esquadrão, o que mais tarde se tornaria o Corpo de Fuzileiros Navais. A Marinha argentina estava começando a ter um caráter orgânico e moderno, com a incorporação de novas unidades como: monitores, bombardeiros e canhões (BOLETIN DEL CENTRO NAVAL, 2011).

Sucedendo Domingos Sarmiento, Nicolás Avellaneda (1837-1885) governou a Argentina entre 1874 e 1880. Em seus últimos anos de governo, o general Julio Roca (1843-1914) ocupou o ministério de Marinha e Guerra. A partir daí, ele modificou os critérios geopolíticos, estratégicos, técnicos e táticos do seu antecessor Adolfo Alsina (1829-1877), que era favorável a uma estratégia defensiva e um bom relacionamento com outros atores internacionais (DELLAMER, 2010).

Em relação ao desenvolvimento de um pensamento estratégico naval, Júlio Roca tinha a convicção que o Estado deveria dar uma maior atenção ao mar, para garantir a prosperidade de sua produção e comércio exterior. Dellamer *et. al.* (2010) apontam que Roca via nas potencialidades marítimas, a capacidade de multiplicar recursos econômicos e o desenvolvimento humano. Ele destacou o papel da Marinha como importante para a realização desses projetos. Desta forma, foram realizados estudos (hidrográficos), obras de infraestrutura marítima (canais, iluminação costeira) e ações de vigilância.

A partir da força naval defendida por Roca, a Argentina consolidou a integração da Patagônia ao resto do seu território em conflitos com o Chile.

O pensamento estratégico deste período era uma coordenação de forças militares conjuntas com as Forças Armadas Argentinas, na realização de um objetivo estratégico comum. Essa estratégia militar foi importante para resolver ameaças à soberania nacional.

No final de sua presidência em 1886, Roca havia incorporado ou tinha a construção vários navios, o que significou um grande desenvolvimento do poder naval. No entanto, o que constituiu sua concepção estratégica foi a experiência europeia encontrada na literatura (DELLAMER, 2010).

A evolução do pensamento estratégico naval francês no final do século XIX denominado *Jeune Ecole*⁴², priorizava opções defensivas, operando em estreita proximidade com a própria costa, usando o torpedo como uma arma mais adequada e eficaz, não sendo necessária a destruição da frota inimiga. Esta escola francesa propunha uma guerra costeira, confrontada com uma combinação de atitudes estratégicas tanto defensivas quanto ofensivas (DELLAMER, 2010).

Dentro dessa estratégia do *Jeune Ecole*, a Argentina tentou desenvolver um submarino próprio, assim como a Europa. Seu uso continuaria a responder a um conceito eminentemente defensivo de portos, ou pontos de interesse costeiros. As tentativas argentinas de a fabricação de um submarino não prosperaram. Apesar desse fracasso, a Argentina mostrou-se disposta a continuar avançando e completou, dessa forma, a aplicação concreta de seu pensamento naval sob influência das teorias francesas.

5.1.3 A Influência Norte-Americana na Marinha Argentina

Em 1890 foi publicado nos Estados Unidos *The Influence of Sea Power upon History (1660-1783)*, por Alfred Thayer Mahan, que rapidamente se tornou um trabalho de referência no pensamento estratégico naval de todas as marinhas do mundo (TRIPOLONE, 2015).

⁴² A *Jeune École* (“Escola Jovem”) foi um conceito naval estratégico desenvolvido durante o século XIX. Defendia o uso de unidades pequenas e poderosamente equipadas para combater uma frota maior de navios de guerra e atacantes de comércio capazes de acabar com o comércio da nação rival. A ideia foi desenvolvida entre os teóricos navais franceses: o governo francês tinha a segunda maior marinha da época, e os teóricos desejavam neutralizar a força da Marinha Real Britânica, que era a maior. (Poder Naval, 2018)

A influência dessa linha de pensamento estratégico e as mudanças no governo argentino fizeram descartar definitivamente os aspectos defensivos que influenciaram o *Jeune École* (DELLAMER et. al., 2010). A Argentina iniciou uma série de compras de navios blindados e de navios de logística e passou a formalizar o pensamento estratégico naval em duas vertentes, o pensamento estratégico-militar e o pensamento estratégico operacional (TRIPOLONE, 2015).

Como nível estratégico-militar, pode-se considerar: a disposição de uma força naval igual ou superior a cada um dos países vizinhos do Cone Sul; o acompanhamento de ideias e experiências estratégicas da sua Marinha ao longo da história argentina; o apoio diplomático à Argentina pelas unidades navais; a adoção de inovações tecnológicas que poderiam surgir no âmbito operacional; a presença geográfica e científica na Antártida; o desenvolvimento de uma indústria naval nacional com o intuito de dar autonomia ao país; e o desenvolvimento de uma marinha mercante.

Como nível estratégico operacional, o pensamento estratégico argentino estava voltado para a criação de uma força organizada (*Fuerza Organizada*) como forma de disputar e obter o domínio do mar. Como consequência da sua criação, a Argentina poderia ter uma maior liberdade em comunicação marítima. Entre áreas estratégicas, os autores citam o Rio da Prata e as zonas próximas a cidade de Bahía Blanca, na província de Buenos Aires. Seria necessário contar com unidades de infantaria marítima e instalações costeiras para assegurar a defesa desses locais.

5.1.4 Delimitação de Áreas Estratégicas Argentinas e a Guerra das Malvinas

Os anos posteriores também foram marcados pela influência de Mahan nas escolhas de áreas estratégicas para o desenvolvimento nacional e a defesa do território. Primeiramente, em 1930, com a Patagônia e nos anos de 1950 com a Antártica.

Punte (2017) destaca que na década de 1930 adicionou-se ao desenvolvimento do pensamento estratégico naval argentino a necessidade de contar com uma aviação naval que pudesse se integrar com a armada, pois uma estratégia nacional considerava o desenvolvimento da Patagônia como um caminho para promover a soberania argentina.

A localização privilegiada da Patagônia em relação a esses dois pontos deve nos fazer pensar em como sua evolução e integração econômica

foram negligenciadas. Para ser uma Argentina oceânica e antártica, essa área deve ser desenvolvida, pois sua influência será projetada daqui. (PUNTE, 2017, p. 63, *traduzido pelo autor*).⁴³

Nos anos de 1950 seguiram-se os mesmos critérios da Patagônia, chegando-se até a Antártica, em 1954, com a aquisição do navio quebra-gelo General San Martín, que permitiu assegurar a presença e a participação conjunta das Forças Armadas argentinas, através de bases permanentes e operações históricas (DELLAMER *et. al.*, 2011).

Em 1971 foi adotada uma importante medida que influenciou o pensamento estratégico naval: a criação do Centro de Estudos Estratégicos da Marinha, estabelecendo-se como um centro de pesquisa para os assuntos marítimos. Tinha como objetivo de ampliar e aprofundar conhecimentos de caráter estratégico nas questões navais, marítimas e militares, a fim de contribuir para a tomada de decisão do Alto Comando da Marinha (DELLAMER *et. al.*, 2011).

Com relação à Antártida, a Argentina reforçou sua posição com a incorporação de um quebra-gelo. Esta unidade, ao permitir maior capacidade de provisionamento logístico para as bases, foi equipada com laboratórios que lhe permitiram a pesquisa científica nos campos da oceanografia, hidrografia, glaciologia e meteorologia.

Em 2 de abril de 1982, a Argentina demonstrou ao mundo a vontade de reivindicar seus direitos legítimos e soberanos sobre as Ilhas Falkland (Malvinas) e outras ilhas do Atlântico Sul, reclamadas pelo Reino Unido da Grã-Bretanha desde 1833. A crise começou a partir de eventos ocorridos nas Ilhas Geórgia de Sul.

A derrota argentina nas ilhas Malvinas, depois de pouco mais de dois meses, mobilizou um novo pensamento estratégico: o de modernizar suas frotas e seu poder naval.

⁴³ Original: La ubicación privilegiada de la Patagonia con respecto a estos dos puntos, nos debe hacer pensar como se ha descuidado su evolución e integración económica. Para ser una Argentina oceánica y antártica se debe desarrollar esta zona ya que desde aquí se proyectará su influencia.

5.2 Interesses Estratégicos da Argentina no Atlântico Sul

Os documentos oficiais criados pelo Ministério da Defesa da Argentina, com seus objetivos específicos, são importantes para entender as consonantes ações deste país nos últimos anos.

Como o principal foco desta dissertação foram as ações voltadas para o oceano Atlântico, deu-se uma atenção maior aos trechos dos que focassem nessa área de interesse. O principal documento, criado pelo Ministério da Defesa argentino e dos outros países, foi o *Libro Blanco*. Ele tem como função estabelecer diretrizes e pensamentos das elites políticas para o poder público, elucidando áreas de interesse e focos de ações governamentais.

As recentes ações argentinas no Atlântico Sul nada mais são do que a materialização dos principais assuntos militares tratados no documento, tais como as cooperações com outros países, a exploração dos recursos energéticos dispostos na área e a defesa de locais geoestratégicos.

5.2.1 O *Libro Blanco* da República Argentina

O Livro Branco da República Argentina foi iniciado em 1996 e publicado em 1998, representando a primeira vez em que o país publica um documento de caráter oficial sobre a sua defesa nacional. O documento tinha como objetivo apresentar os pensamentos do Estado argentino com relação a seus assuntos militares e sua defesa.

No Livro Branco da Argentina o Atlântico Sul é considerado como uma área estratégica para o desenvolvimento do país, sendo importante tanto nos campos alimentício e energético quanto para o controle de recursos naturais.

O documento aponta a presença de atores extrarregionais, principalmente pela atuação de frotas pesqueiras na porção do Atlântico Sul-ocidental, além de um recente interesse na disponibilidade de recursos naturais não renováveis. Desta forma, o documento encoraja esforços argentinos para a defesa de sua Zona Econômica Exclusiva e sua área contígua.

O documento também mostra uma necessidade argentina de se aproximar dos países africanos banhados pelo Atlântico Sul, partindo de um interesse comum de controlar sua costa, transformando o espaço oceânico em uma zona de cooperação.

Também foram destacados o canal de Beagle e o estreito de Drake. O primeiro é a principal comunicação do continente sul-americano entre o oceano

Atlântico e o oceano Pacífico dentro do território argentino, já que sua passagem se dá a partir de águas interiores. O estreito de Drake, na porção mais austral do país, é a única alternativa de passagens de navios de grande porte, como superpetroleiros e navios de guerra.

As preocupações de defesa argentina também se estendem às suas ilhas e a Antártida. Com relação ao seu território insular, o principal conflito é pela soberania das Ilhas Malvinas, Geórgia do Sul, Sandwich do Sul e seus espaços marítimos e aéreos circundantes. O documento manifesta que a recuperação desses territórios é de suma importância para a projeção argentina no oceano, particularmente pela exploração de hidrocarbonetos. O continente antártico, pela proximidade com a Argentina, constitui uma base de proteção e apoio as atividades no oceano Atlântico, sendo uma área estratégica para o domínio unicamente do país, já que atualmente tem uma situação geopolítica complexa, pela presença de diversos atores com diferentes interesses.

5.3 Panorama Argentino no Atlântico Sul

A partir do entendimento dos documentos oficiais e dos interesses estratégicos navais, pode-se estabelecer projeções para a Argentina nas ações do Atlântico Sul, como tentar entender as parcerias e o atual cenário geopolítico. Primeiramente, necessita-se elencar as principais infraestruturas vinculadas ao Atlântico Sul, como a Marinha Mercante e a indústria naval, para se entender a capacidade que o país tem de conseguir atuar no cenário regional.

5.3.1 Infraestrutura Argentina Vinculada ao Atlântico Sul

É inegável que para se mobilizar todas as riquezas marítimas e proteger o tráfego é necessário ter transportes eficientes, baratos, de um baixo frete e manutenção, e que possa transitar tanto em mar territorial quanto em alto-mar. Desta forma, a marinha mercante é uma ferramenta necessária para a defesa e a projeção de um país no comércio internacional.

O surgimento de uma marinha mercante argentina data de dois momentos. O primeiro momento corresponde à independência da Argentina e da necessidade de transporte de seus produtos. Ela se deu somente por meio fluvial, pelo Rio da Prata (MIRÓ, 2000). Nesse período, foram criadas Escolas de Marinha Mercante e Militares e foram adquiridos os primeiros navios de guerra, com tripulações formadas

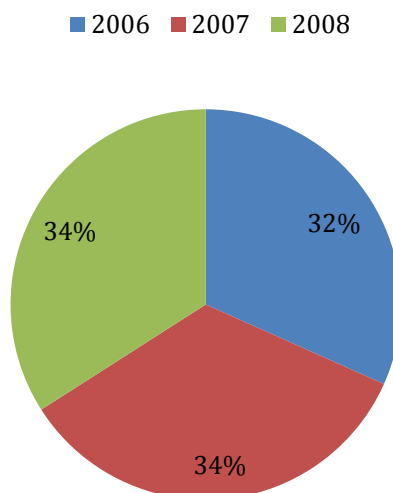
exclusivamente na Argentina (FAVA, 1957; MIRÓ, 2000). O segundo período, remonta ao ano de 1940, com a criação e organização de uma marinha mercante argentina pelo vice-almirante Francisco Stewart (FAVA, 1957). Este momento se caracterizou pela expansão da marinha mercante para o oceano Atlântico.

O final da segunda Guerra Mundial marcou o primeiro crescimento da marinha mercante argentina. Com a Europa devastada pela guerra, iniciou-se um forte movimento de comércio mundial, sobretudo de produtos alimentícios. Miró (2000) mostra em seu texto que no quinquênio 1945/50, houve um crescimento de 117 para 198 unidades.

Os anos de 1960 marcam a criação da ELMA (Empresa Lineas Maritimas Argentinas), pela lei 15.761, apresentando um progressivo aumento na marinha mercante de bandeira argentina (MIRÓ, 2000).

Após 1984, o número de unidades passou a diminuir progressivamente, passando de 194, em 1984, para 77, em 1999. Miró (2000) atribui a responsabilidade a diversos fatores, dentre os quais se destacam: um desenvolvimento maior dos países desenvolvidos e as legislações de trabalho e as exigências dos sindicatos.

Segundo a CIA (2019), no ano de 2018 a Argentina um total de 37 navios da marinha mercante (Gráfico), sendo que um navio é para transportes a granel (para carga, como carvão, grãos, cimento, minérios e cascalho), nove para carga geral (também designados por "graneleros" para uma ampla gama de mercadorias embaladas, como têxteis, móveis e máquinas) e 27 petroleiros (para petróleo bruto e produtos petrolíferos).

Gráfico 10 - Percentual de Navios da Marinha Mercante Argentina em 2018

Fonte: CIA, 2018.

A indústria naval é dedicada à construção, reparação e a proteção de meios de transportes marítimos. Calá (2008) divide essa atividade em dois sub-ramos, com relação ao tamanho das embarcações construídas: a indústria naval pesada e a indústria naval leve. Enquanto a primeiro se caracteriza pela construção de navios e outros artefatos navais utilizados como bens de capital em outros setores, o segundo representa a construção de embarcações para recreação. Desta forma, e como a dissertação se concentra no poder marítimo, será dada ênfase somente ao primeiro grupo, que concentra navios de guerra ou defesa, embarcações para transporte de mercadorias e passageiros, plataformas petroleiras, dentre outros.

Calá (2008) assinala que o início das atividades navais em território argentino se deu no século XVI, organizado pela coroa espanhola para a reparação de embarcações. Apesar da independência no século XIX, os primeiros estaleiros propriamente argentinos – e que mantêm processos produtivos similares ao atual – só foram surgir na década de 1930. Até os dias de hoje, o desenvolvimento naval da Argentina passou por cinco diferentes períodos (CALÁ, 2008): um desenvolvimento incipiente (1930-1960), expansão (1960-1972), consolidação (1973-1991), crise (1992-2002) e recuperação (2003-atualmente).

A demanda da indústria naval pode ser dividida em quatro segmentos dependendo da finalidade que se dedicam as embarcações (FRASSA e RUSSO, 2012): marinha mercante (transporte de passageiros e mercadorias), atividade pesqueira,

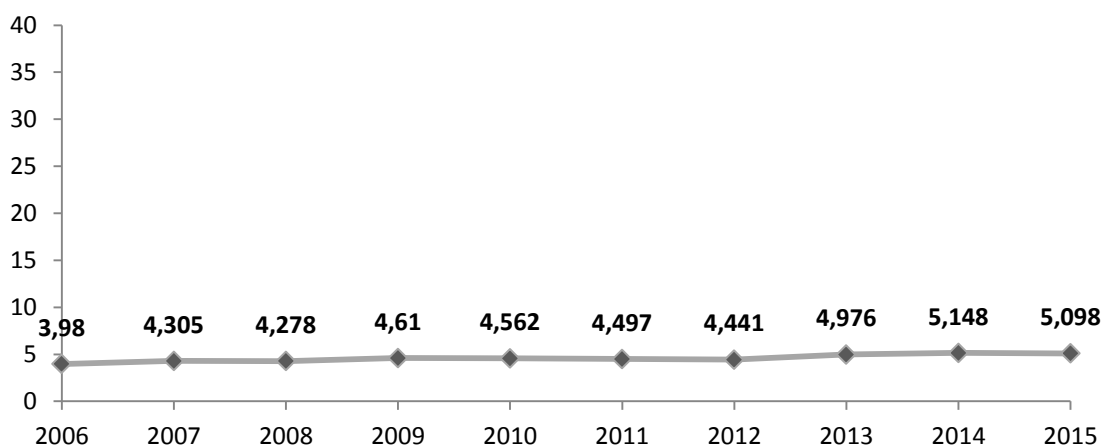
embarcações fluviais e defesa e exploração científica. Calá (2008) ressalta que a atual tendência da indústria naval é diminuir, considerando que a atividade pesqueira, antes o principal mercado da indústria, vem apresentando uma diminuição. Ele acredita que o grande foco desse ramo industrial deva ser na defesa e na marinha mercante.

Tabela 9 - Orçamento de defesa dos países do mundo em 2016 em Comparação a Argentina

Posição	País	Orçamento (US\$ bilhões)	% gasto mundial
1	EUA	596,0	36,5
2	China	214,8	13,1
3	Arábia Saudita	87,2	5,3
4	Rússia	66,4	4,1
5	Reino Unido	55,5	3,4
6	Índia	51,2	3,1
7	França	50,9	3,1
8	Japão	40,1	2,5
9	Alemanha	39,4	2,4
10	Coréia do Sul	36,4	2,2
33	Argentina	5,5	0,3
TOTAL MUNDIAL		1635,0	100,0

Fonte: Elaborada pelo autor com base em SIPRI, 2016.

Gráfico 11 - Orçamento de defesa argentino, em US\$ bilhões, no período 2006-2015



Fonte: Elaborado pelo autor com base em SIPRI, 2016.

5.3.2 Atuação Argentina no Atlântico Sul

O Atlântico Sul tem para a Argentina um valor estratégico, sendo uma dimensão do cenário internacional em que se está em jogo seus interesses vitais. Dentre

os interesses estratégicos argentinos que impulsionam a sua recente atuação no oceano Atlântico está a sua porção insular. A ocupação dos territórios reclamados pela Argentina pelo Reino Unido se torna o principal desafio do país para a projeção de um controle estratégico na região.

A presença de um ator extrarregional e historicamente forte como o Reino Unido nas Ilhas Malvinas (Falklands), Sandwich do Sul e Geórgia do Sul afeta a capacidade de defesa em uma área importante para o desenvolvimento argentino. Desde a primeira metade do século XX, analisou-se a importância das Ilhas Malvinas para a proteção do território argentino, que serviria como base marítima para a proteção da sua costa, além de ser o principal ponto para a entrada no Cabo Horn e o Estreito de Magalhães, áreas importantes para o controle das rotas dos oceanos Atlântico e Pacífico. Alguns autores como Hang e Dojas (2016) e Carvalho (2015) acreditam que o controle do mar argentino somente se dará depois de recuperar as Ilhas Malvinas.

Além da questão geoestratégica, Carvalho (2015) adiciona o valor econômico, considerando as Ilhas Malvinas como o “condão de recuperação” da economia do país. Para tanto, chama a atenção para a descoberta de reservas petrolíferas na região.

As recentes descobertas de petróleo na região podem aumentar o tráfego comercial no Atlântico Sul, em especial nas ilhas Malvinas, visto que a geração de divisas pode chegar ao montante de US\$ 180 bilhões na exploração comercial. Já que atualmente a geração de divisas nas ilhas Malvinas representam US\$ 40 milhões, sendo estes majoritariamente e advindos da pesca (60%), em seu Produto Interno Bruto (PIB). (CARVALHO, 2015, p. 322).

A Antártica é outra área de destaque para as pretensões argentinas no contexto estratégico de controle do Atlântico Sul. A Argentina se considera um país bicontinental, em que sua área seja representada tanto pelo continente sul-americano quanto pelo continente antártico. Suas costas, desta forma, dispõem de facilidades que lhe conferem exercer sua influência nos dois continentes, além do oceano Pacífico.

Outro importante ator geopolítico mundial extrarregional que pode atrapalhar os interesses argentinos no Atlântico Sul são os Estados Unidos. Ainda que não tenha um destaque em conflitos com a Argentina, como é o caso do Reino Unido, e não exerça diretamente sua presença na região, pratica exercícios militares em

conjuntos com outros países banhados pelo oceano Atlântico tem uma presença regular nas atividades científicas de investigação do continente antártico (HANG e DOJAS, 2016).

Dentre os atores regionais do Atlântico Sul, o Brasil se torna o principal rival argentino para exercer sua influência no oceano. Além da crescente redução da capacidade militar argentina quando comparada com a brasileira, após a descoberta do pré-sal o Brasil passou a dar um maior destaque para a região, com um projeto de renovação da sua frota de guerra, tendo como destaque a construção de um submarino nuclear. Além disso, Berrio (2015) aponta que o Brasil tem mantido uma política ativa na África, particularmente nos países lusófonos, o que blinda uma oportunidade argentina de exercer cooperação e criar uma zona de influência nos países costeiros africanos.

Com relação aos países africanos, a África do Sul é considerada pelo *Libro Blanco de Defensa* como ator mais proeminente no continente. As relações com a Argentina aumentaram desde o fim do apartheid, com o intercâmbio entre as duas marinhas em ações conjuntas (HANG e DOJAS, 2016). No entanto, Hang e Dojas (2016) apontam que as controvérsias dos países com relação às Ilhas Malvinas se tornam um elemento de grande dificuldade para a cooperação entre os países.

Apesar de não ter uma presença histórica no Atlântico Sul como o Reino Unido e os Estados Unidos, a China, na última década, tem demonstrado um grande interesse pela região, tornando-se um grande parceiro comercial com os países africanos com costa para o oceano Atlântico. O interesse chinês, como aponta Berrio (2015) está acompanhado de uma crescente dependência de matéria-prima na sua economia, cujos recursos naturais se encontram em muitos países do Atlântico Sul. Desta forma, grandes empresas foram construídas no território africano e na América Latina.

Com importantes atores competindo pelos interesses do Atlântico Sul, tanto pelas comunicações e o comércio quanto pela exploração dos recursos naturais, a única saída para a Argentina conseguir se projetar como um importante ator é na manutenção na segurança do espaço marítimo. A principal atividade ilícita praticada no Atlântico Sul, conforme já foi acima assinalado, é a pirataria e o narcotráfico, particularmente no Golfo da Guiné, um reservatório importante de hidrocarbonetos na região. A luta esse tipo de atividade servirá de base para que a Argentina consiga desenvolver uma cooperação com os países costeiros e os atores extrarregionais, antigos e novos.

Apesar dessa cooperação ser de grande importância para que a Argentina tenha alguma pretensão de atuar como um líder regional, a principal forma de se recuperar seu espaço estratégico é chegando à um acordo com o Reino Unido, com o objetivo de recuperar os territórios insulares reclamados no Atlântico Sul e toda a sua zona de influência. Desta forma, ela poderá ter o direito de exploração de todos os recursos da plataforma continental e outras áreas sob jurisdição de outros Estados.

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, apesar de ser importante para a autonomia e a exploração de recursos para outros Estados, tornou-se um grande empecilho para países que apresentam disputas territoriais com outros Estados, como é o caso da Argentina. A posse dos territórios insulares pelo Reino Unido abre a possibilidade de que o país possa expandir e reclamar uma área de quase 2.000.000 km² para a exploração, o que se sobressairia na Zona Econômica Exclusiva argentina.

Atualmente a Argentina se encontra em uma posição desfavorável com relação ao Reino Unido, considerando que o segundo apresenta uma maior complexidade econômica e militar. Isso pode ser notado no orçamento em defesa: enquanto a Argentina ocupa a 33^a posição, o Reino Unido ocupa a 5^a posição em orçamento de defesa.

Com relação ao campo do poder naval, a Argentina não passa na atualidade por um bom momento. Sua frota está sofrendo as consequências de anos de falta de manutenção e treinamento adequados com corvetas, contratorpedeiros e até mesmo submarinos envolvidos em incidentes mecânicos e de falhas humanas. Os orçamentos dados à marinha diminuíram nos últimos anos, o que influenciou também o seu tempo de patrulha⁴⁴.

Hang e Dojas (2016) chamavam a atenção que a deficiência do poder naval argentino nos anos de 2010, é o ponto chave para o país não ampliar sua segurança marítima.

Nossos meios militares exibem uma fraqueza substancial para exercer um exercício efetivo de soberania marítima sobre nossos espaços oceânicos e comprometer seriamente nossa capacidade de dissuadir e, quando apropriado, lidar com ameaças potenciais a nossos interesses vitais. A ausência da Argentina é a condição da presença de terceiros

⁴⁴ A dura realidade da Marinha Argentina. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/blog/2012/11/24/52812/>>. Acesso em: 15 de Julho de 2019.

poderes sobre o nosso espaço estratégico no Atlântico Sul. A atividade britânica em nosso espaço marinho soberano é beneficiada pela capacidade limitada de ação de nossos meios de controle marítimo. (HANG e DOJAS, 2016, p. 39, *traduzido pelo autor*).⁴⁵

Uma aliança estratégica com Brasil e Uruguai, os outros países ribeirinhos do oceano Atlântico no continente da América do Sul, se torna prioridade para que a Argentina possa alcançar algum sucesso em suas disputas territoriais. Com o crescimento do Brasil nos últimos anos e o iminente desenvolvimento de sua esquadra naval, pode criar melhores condições para um equilíbrio favorável de negociações com atores extrarregionais.

⁴⁵ Original: Nuestros medios militares exhiben una debilidad sustancial para ejercer un efectivo ejercicio de la soberanía marítima sobre nuestros espacios oceánicos y mantienen en serio riesgo nuestra capacidad para disuadir y, llegado el caso, enfrentar favorablemente las potenciales amenazas sobre nuestros intereses vitales. La ausencia argentina es la condición de la presencia de terceras potencias sobre nuestro espacio estratégico en el Atlántico Sur. La actividad británica en nuestro espacio marino soberano se ve beneficiada por la escasa capacidad de acción de nuestros medios de control marítimo.

6 CONCLUSÕES

O uso do mar deu aos Estados um grande desenvolvimento econômico durante a história. Nesta perspectiva, Brasil e Argentina estabeleceram interesses estratégicos com relação ao seu espaço marítimo na parte sul do oceano Atlântico durante praticamente toda a sua história, na forma de documentos oficiais para alcançar seus interesses nacionais.

As forças exógenas ao Atlântico Sul no campo político e militar sempre existiram, sendo causadoras de crises e conflitos nos países. Atualmente, esse cenário se encontra maior propenso a crise, com a chegada de novos atores, como a China. Assim, a proteção dos interesses marítimos e a projeção regional de Brasil e Argentina em seu oceano passam a ser essenciais seus planos políticos, sendo necessário o desenvolvimento de um poder naval que consiga defender suas vulnerabilidades.

O conhecimento geopolítico e geoestratégico ganha papel fundamental na definição dos interesses estratégicos dos países. As contribuições de Mahan deixam expostos a necessidade de definir locais estratégicos, pela posição geográfica e a disponibilidade de recursos, assim como uma maior presença da sociedade civil.

O primeiro capítulo mostra o surgimento do poder marítimo durante a história, sua elaboração por Alfred Mahan e quais foram as suas influências na discussão geopolítica de Brasil e Argentina. Ainda que o Brasil tenha se preocupado com a segurança do seu mar e de seus canais fluviais desde a sua independência, fica evidente que a grande preocupação dos primeiros geopolíticos é com o continente. Durante a Guerra Fria e o começo dos anos de 1990, pode-se dizer até mesmo que o país negligenciou estabelecer uma liderança no oceano, congelando os investimentos no submarino nuclear e conformando-se com a presença norte-americana e sua função como defensor do avanço soviético no continente africano. No entanto, a partir dos anos de 1980, com a Guerra das Malvinas e o apoio brasileiro a Argentina, ficou evidente a necessidade de o Brasil criar infraestruturas de defesa do seu território e da sua região oceânica.

A partir da descoberta das riquezas do pré-sal, o Brasil teve um novo impulso para reativar os projetos de desenvolvimento de um submarino de propulsão nuclear, além de criar políticas de aproximação com os países da região. Apesar de muitos autores mostrarem uma preocupação com uma possível rivalidade com os vizinhos, em

especial a Argentina e a África do Sul, isso não fica tão evidente como é o caso dos trabalhos argentinos, que não apresenta uma presença significativa como a do Brasil no continente africano. Além das relações internacionais mais avançadas, as infraestruturas marítimas do Brasil se sobressaem as argentinas.

O estabelecimento de uma área de influência também se torna muito mais fácil para o Brasil considerando que o país não apresenta conflitos territoriais com outras potências extrarregionais, como é o caso da Guerra das Malvinas entre Argentina e Reino Unido, que se estendem desde os anos de 1980. Além de ter uma área significativa em conflito, a Argentina ainda precisa lidar com disputas para a exploração dos recursos marinhos na área. Com o esgotamento da sua exploração de petróleo *offshore*, o litoral a área oceânica contígua às Malvinas é uma áreas que a Argentina poderia explorar por recursos.

Com relação aos recursos e os documentos oficiais, fica evidente que Brasil e Argentina têm conhecimento das potencialidades do seu território marítimo. Assim, a grande dificuldade dos países está em estabelecer uma maior legitimidade da sociedade com relação aos seus interesses estratégicos marítimos. Ainda que incipiente, mesmo que tenha sido definido desde a construção da geopolítica marinha com Storni, a Argentina demonstra um avanço nesse tema no século XXI, a o partir do seu sistema educacional. Ao Brasil resta adicionar isso aos seus interesses nacionais.

A hipótese colocada na dissertação se torna evidente, uma vez que detectada que a geopolítica marítima do Brasil teve uma maior preocupação com o mar somente a partir do século XXI, enquanto com a Argentina ela esteve presente desde a sua independência. Colocam-se dois fatores que possam influenciar essa prerrogativa: a posição geográfica e os recursos.

A localização geográfica da Argentina dá a ela uma posição privilegiada com relação aos recursos marinhos (pesca) e a produção de energia, uma vez que a sua plataforma continental se localiza em uma área de contato entre correntes oceânicas. Por sua vez, o Brasil, sendo um país de projeção continental, tem uma maior disponibilidade de nutrientes nos rios, o que torna mais vantajoso as pescas fluviais do que as marinhas, e recursos não renováveis na sua área continental. No entanto, com o desenvolvimento de técnicas de exploração, foram descobertos recursos energéticos no seu subsolo marinho, tornando-se o ponto chave para uma orientação do continente para o mar.

Os recursos sempre foram os principais focos de conflitos na região. Para tanto, são os principais responsáveis pelo estabelecimento de regimes internacionais que previnam que os Estados entre em conflito e possam manter a sua soberania.

Desta forma, a geografia se torna essencial para trabalhos que tenham como tema as relações internacionais entre os países costeiros, já que ela será essencial para estabelecer os principais focos de disputa entre os países e também as suas preocupações para a Defesa e Segurança.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABUQUERQUE, A. L. P. SILVA, L. F. Fatos da História Naval. 2.ed. – Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006. 184p.
- BARBOSA, S. R. S. A Amazônia Azul: sua gênese e a sua importância para o Brasil. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2012.
- BARUJ, G. DRUCAROFF, S. Estimaciones del potencial económico del océano en la Argentina. 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : ciecti, 2018.
- BERRIO, R. M. “Consideraciones Estratégicas sobre el Atlántico Sur, Respecto a los Interesses de la Nación Argentina”. In: Estrategia en el área Iberoamericana del Atlántico Sur. Cuadernos de Estrategia, Nº. 26, 1991.
- BEZERRA, A. F. Cultivo de algas marinhas como desenvolvimento de comunidades costeiras. 2008. 75 f. Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente, Cultura e Desenvolvimento) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2008
- CALÁ, D. La industria naval argentina: antecedentes, dinámica reciente y situación actual. 2008.
- CARVALHO, R. N. Ilhas Malvinas: a Influência da Geopolítica Britânica e a Política Externa dos Países da América do Sul. Anais do I Encontro Internacional de Política Externa Latino-Americana: Mapeando a Política Externa do Cone Sul. Foz do Iguaçu, 2015.
- CORREA FILHO, S. L. S. BARROS, D. C. CASTRO, B. H. R. FONSECA, P. V. R. GORNSZTEJN, J. “Panorama sobre a indústria de defesa e segurança no Brasil”. Defesa, BNDES Setorial 38, p. 373-408.
- COSTA, W. M. Projeção do Brasil no Atlântico Sul: geopolítica e estratégia. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/9839>. Acesso em: 12 Mai. 2019.
- DELAMER, G. OYARZÁBAL, G. MONTENEGRO, G. J. BERGALLO, J. SANTILLÁN, H. Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia. Boletín del Centro Naval Número 830 MAY / AGO 2011
- FAVA, L. M. Aspectos económicos de la flota mercante argentina. Universidad de Buenos Aires, 1957 (Tese de Doutorado).
- FIGUEROA, M. F. El desarrollo naval argentino: avances y retrocesos (1922 – 1938). Departamento de estudios históricos navales.

- FRAGA, D. J. A. Ensayos de Geopolítica, Buenos Aires Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1985.
- FRAGA, D. J. A. Aspectos Geopolíticos del mar argentino. Buenos Aires: Centro Nacional de Documentacion e Informacion Educativa, 1980.
- FRASSA, J. RUSSO, C. Trayectoria reciente y perspectivas futuras de la industria naval pesada argentina: Los astilleros estatales. Revista de estudios regionales y mercado de Trabajo, 2012, nro. 8, p. 77-98.
- HANG, J. A.; DOJAS, A. E. El Atlántico Sur como escenario estratégico, Editorial El Ateneo. Buenos Aires, 2016.
- LEÃO, B. C. S. SILVA JUNIOR, C. H. F.; FELIX, L. S.; PORTO, L. F. S.; MARCIANO, V. M. Relações Brasil-África: a Importância Estratégica do Golfo da Guiné.
- LIMA, E. T.; VELASCO, L. O. M. Marinha mercante do Brasil: perspectivas no novo cenário mundial. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8 , p. [167]-194, dez. 1997
- MACKINDER, H. J. O Pivô Geográfico da História. Revista de Geopolítica. Natal, v. 2, n. 2, 2011.
- MARTINS, M. A. F. Mário Travassos e Carlos Badia Malagrida: dois modelos geopolíticos sobre a América do Sul. (Dissertação de Mestrado). PROLAM - Universidade de São Paulo, 2011.
- MORAES, A. C. R. Capitalismo, Geografia e Meio Ambiente. São Paulo: USP/Departamento de Geografia. Tese de Livre Docência, 2000.
- MATTOS, C. M. Atlântico Sul: sua importância estratégica. Defesa Nacional, Rio de Janeiro, 1980.
- MAHAN, A. T. The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783. Boston: Little, Brown, and Company, 1890. Disponível em: <https://ia902708.us.archive.org/13/items/seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf>. Acesso em: 12 Mai. 2019.
- MEARSHEIMER, J. J. A tragédia da política das grandes potências. Lisboa: Gradiva, 2007.
- NASCIMENTO, R. L. Aproveitamento da energia dos oceanos para produção de eletricidade. Câmara dos Deputados, 2017.
- MIRÓ, R. F. La Marina Mercante Argentina. Boletín del Centro Naval. Número 800 Volumen 118 Octubre, noviembre y diciembre de 2000.
- OLIVEIRA, E.C. Macroalgas marinhas de valor comercial: técnicas de cultivo. Panorama da AQUICULTURA, 1997, julho/agosto: 42-45.

- PENHA, E. A. Relações Brasil-África e Geopolítica do Atlântico Sul. Salvador: EDUFBA, 2011. 245 p.
- PENHA, E. A. A Fronteira Oriental Brasileira e os Desafios da Segurança Regional no Atlântico Sul. Revista da Escola de Guerra Naval, v. 18, n. 1, jan./jun. 2012, p. 113-134.
- PENNA FILHO, P. Regionalismo, segurança e cooperação: o Atlântico Sul como espaço de possibilidades entre o Cone Sul e África Austral. Caxambú, XXVII Encontro Anual da ANPOCS, 2003.
- RAFFESTIN, C. Por uma geografia do poder. São Paulo: Editora Ática, 1993.
- RANGEL, V. M. "Fundos oceânicos". In: Reflexões sobre a convenção de Direito do Mar. Brasília, 2014.
- RANGEL, V. M. O Direito Internacional do Mar e a Conferência de Caracas. X Congresso do Instituto Hispano-Luso-Americano de Direito Internacional, 1974.
- SCHIAVI, M. T. HOFFMANN, W. A. M. Cenário petrolífero: sua evolução, principais produtores e tecnologias. Rev. Digit.Bibliotecon. Cienc. Inf. Campinas, SP v.13 n.2 p.259-278 maio/ago. 2015
- SENHORAS, E. M.; MOREIRA, F. A.; VITTE, C. C. S.; A agenda exploratória de recursos naturais na América do Sul: da empiria à teorização geoestratégica de assimetrias nas relações internacionais. 04/2009, 12º Encuentro de Geógrafos de América Latina - caminando en una América Latina en transformación.,Vol. 1, pp.1-15, Montevideo, Uruguai, 2009.
- SILVA, A. P. O novo pleito brasileiro no mar: a plataforma continental estendida e o Projeto Amazônia Azul. Rev. Bras. Polít. Int. 56: 104-121, 2013.
- SILVA, G. C. Geopolítica do Brasil. Rio de Janeiro: Bibiex: José Olympio, 1967.
- STEVENS, W. O. WESTCOTT, A. A. História do poderio marítimo. Trad. De Godofredo Rangel. São Paulo: Nacional, 2 ed., 1958.
- TRAVASSOS, M. Projeção Continental do Brasil. São Paulo: Companhia Editoria Nacional, 1935. 2a. ed. ampl.
- TRIPOLONE, G. Segundo Storni, el mar y la desespacialización de la política. Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder, vol. 6, núm. 1, 137-152, 2015.
- VAZ, A. C. "O Atlântico Sul nas Perspectivas Estratégicas de Brasil, Argentina e África do Sul." Boletim de Economia e Política Internacional, IPEA, 6, 63-68, 2011.
- VIANA, J. P. Recursos pesqueiros do Brasil: situação dos estoques, da gestão e sugestões para o futuro. IPEA: boletim regional, urbano e ambiental, 07, Jan.-Jun. 2013.

VIDIGAL, A. A. F. A Evolução do pensamento estratégico naval brasileiro. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.

VIOLANTE, A. R. A Teoria do Poder Marítimo de Mahan: uma análise crítica a luz de autores contemporâneos. R. Esc Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, p. 223 – 260, jan./jun. 2015.

YOUNG, O. R. “Eficácia das Instituições Internacionais: alguns casos difíceis e algumas variáveis críticas”. In: ROSNEAU, J. N; CZEMPLIE, E. Governança sem Governo: ordem e transformação na política mundial. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 2000.