

PENSANDO NO BRASIL DO SÉCULO XXI: NO MAR UM CENÁRIO DE OPORTUNIDADES

*Aspirante Daniel da S. Santos Parreira
Aspirante Víctor L. Meirelles de Souza
Aspirante José Eduardo Mesquita B. Filho
Aspirante Victor Teles Pimenta*

Este artigo foi escrito para o Congresso Jornadas do Mar, evento organizado pela Marinha portuguesa, ocorrido em novembro de 2010. Concorreu na área de Relações Internacionais, Direito e Estratégia, no nível 1º Escalão (nível superior), recebendo a premiação de melhor trabalho de sua categoria.

INTRODUÇÃO

A República Federativa do Brasil, conhecida simplesmente como Brasil, é um país sul-americano situado majoritariamente no Hemisfério Sul e totalmente no Hemisfério Ocidental. É, juntamente com os Estados Unidos da América, o único país que se encontra entre os cinco primeiros lugares nos rankings de população e território, ficando em quinto lugar em ambos os quesitos.

Seu litoral estende-se por quase 7500 km, desde o Rio Oiapoque, na fronteira entre o Estado do Amapá e a Guiana Francesa até o Arroio Chuí, na divisa do Rio Grande do Sul com o Uruguai. Além de seu território continental de mais de 8,5 milhões de Km², possui também uma série de ilhas oceânicas, a saber: o Arquipélago de São Pedro e São Paulo, Fernando de Noronha, Trindade e Martim Vaz, no Espírito Santo, e um complexo de pequenas ilhas e corais chamado Atol das Rocas. Tais ilhas, além de reservas biológicas extremamente ricas, são importantes bases estratégicas de valor no Atlântico Sul, que conferem ao Brasil uma imensa Zona Econômica Exclusiva, que em muito contribui para o incremento do Poder Marítimo brasileiro, com o fornecimento de grandes recursos naturais em alto mar.

Neste trabalho, serão divulgadas as perspectivas futuras do Brasil, que finalmente fizeram o “país do futuro”, como ele era conhecido entre seus habitantes desde a década de 50, a ser seriamente avaliado pelo mundo como uma das futuras potências do Sécu-

lo XXI. Daremos grande ênfase à influência do Mar neste processo, mostrando a grande importância atual e histórica que ele possui na formação do Brasil atual, além do papel extremamente relevante que ele certamente terá no futuro.

RESUMO HISTÓRICO

*“A vinte e dois de abril
Do ano mil e quinhentos
Foi descoberto o Brasil
Graças aos descobrimentos.*

*Pedro Álvares Cabral
Que a grande armada conduz
Descobre-o por Portugal
Chamando-lhe “Vera Cruz”.*

*Na história relatada
Por Pêro Vaz de Caminha
Há beleza retratada
Que o Brasil então já tinha.*

*E três séculos marcaram
A presença portuguesa
Onde muitos consumaram
Grande prestígio e riqueza.*

*Mas D. Pedro seu regente
Em gesto heróico se zanga
E o decreta independente
No Grito do Ipiranga!*

*Desde então os dois países
Pela paz deram as mãos
Mantendo as fortes raízes
Entre dois Povos irmãos!”*

(Euclides Cavaco)

Tudo começa em Ceuta, 1415. Após a conquista daquela cidade aos mouros, os príncipes da *Ínclita Geração* portuguesa curvavam-se orgulhosos perante seu pai, El-Rei D. João I, e eram ordenados cavaleiros. Estes quatro homens, bem como seus descendentes, seriam os mentores de um dos mais espetaculares empreendimentos da humanidade. Por mares nunca dantes navegados, Portugal expandiu a Fé e o Império ao longo do Atlântico, através do Índico ainda além da Taprobana.



Conquista de Ceuta, óleo de Rocha Vieira

Sob a batuta de D. Henrique, *O Navegador*, com as riquezas da Ordem de Cristo, o incentivo da burguesia e o apoio do Trono, foi organizado o mítico centro de estudos náuticos conhecido como a Escola de Sagres, e implementada uma forte política de expansão marítima, mantida por toda a Dinastia de Avis. Esta expansão culminou com Vasco da Gama atingindo Calicute, nas Índias, em 1498. Contudo, enquanto a Coroa Portuguesa contornava a África, Cristóvão Colombo descobriu a América para os Reis Católicos de Espanha, a 12 de outubro de 1492. Isto pôs em cheque a segurança da rota portuguesa pelo Atlântico Sul. A intranquilidade portuguesa só acabou em 1494, com a assinatura do Tratado de Tordesilhas, que estabelecia o domínio português a oriente do meridiano que distava 370 léguas a oeste de Cabo Verde.

É assim que se apresenta o processo histórico que levou a Descoberta do Brasil: como uma base/entrepósito de controle de uma área marítima (Atlântico Sul), demarcada a partir de um arquipélago (Cabo Verde), fruto de uma expansão marítima (Grandes Nave-

gações). Desde cedo, a futura nação brasileira esteve ligada ao mar e assim se manteve ao longo de toda sua história.

Chega-se, assim, a 1500. Pedro Álvares Cabral aporta com suas naus e caravelas na costa do atual Estado da Bahia, no Nordeste brasileiro. Inaugura-se o Período Colonial. Seguidamente, a América Portuguesa pôs-se a fornecer itens para o mercado europeu, primeiro o Pau-Brasil, que nomeou a nova terra de forma definitiva e que rapidamente atraiu corsários, principalmente franceses. As capitânias, distritos através dos quais estava organizada a administração portuguesa, eram impedidas de se comunicarem entre si e com a sede colonial, Salvador, por via terrestre, por ordens expressas da Coroa e por gigantescas barreiras geográficas. Tais comunicações deveriam, obrigatoriamente, se dar por mar, tal como o povoamento da terra e as relações entre a colônia e a metrópole. Frei Vicente do Salvador, ao escrever a primeira *História do Brasil*, em 1627, escreve que os portugueses “arranhavam a costa como caranguejos”. Desde tal época, estava reconhecido o caráter marítimo do Brasil.



Desembarque de Pedro Álvares Cabral em Porto Seguro, óleo de Oscar Pereira da Silva

Com a colonização efetiva veio o início da produção de açúcar, a grande riqueza agrícola do Brasil colônia. Um dos fatores que selecionaram as áreas de produção açucareira era a facilidade de transporte da mercadoria para a Europa, com correntes e ventos favoráveis. Estes ajudaram, decisivamente, a tornar Pernambuco no maior pólo mundial da produção de açúcar até

meados do Século XVII. T tamanha riqueza novamente atraiu a cobiça estrangeira. Pelo mar, os invasores Franceses e Holandeses tentaram desenvolver colônias no Brasil, mas malograram em seus esforços, sempre sendo bloqueados e/ou confrontados com reforços trazidos por armadas portuguesas, como a famosa luso-espanhola “Jornada dos Vassalos”, na reconquista de Salvador aos holandeses durante o período da União Ibérica, em 1625.

No início do Século XVIII, com a descoberta de metais preciosos na Capitania de Minas Gerais, modificou-se por completo a organização econômica do Brasil.

Todos os esforços voltaram-se para a produção e tributação do ouro e diamantes das minas. Por ser o porto de abastecimento das regiões auríferas e o de exportação do ouro para Portugal, a própria capital da Colônia foi movida de Salvador para o Rio de Janeiro pelo Marquês de Pombal, a fim de aumentar a fiscalização.

No alvorecer do Século XIX, a monarquia portuguesa encontrou-se em grave perigo. O Imperador dos Franceses, Napoleão I, impunha à Europa sua política de Bloqueio Continental ao comércio inglês. D. João, o Príncipe Regente, resolve abandonar Lisboa e seguir para o Rio de Janeiro, junto com toda a Corte portu-



Chegada da Família Real portuguesa ao Rio de Janeiro em 7 de Março de 1808, óleo de Geoffrey Hunt



Combate Naval do Riachuelo, óleo sobre tela de Victor Meirelles

guesa, sob escolta da Marinha Real Britânica. Aporta primeiro em Salvador, e lá redige um dos mais importantes decretos da história do Brasil, A Abertura dos Portos às Nações Amigas. No próprio nome da medida torna-se claro o caráter naval da sociedade brasileira. É por mar que o Brasil comercializava e se comunicava com o mundo.

Segue-se um período de forte turbulência política, no Brasil e na Europa. D. João revida as agressões napoleônicas ordenando expedições navais que tomam de assalto a Guiana Francesa e o atual Uruguai, incorporado sob o nome de Província Cisplatina. Em 1821, D. João VI se vê obrigado a regressar a Portugal pela Revolução do Porto. Deixa como regente do Brasil seu filho, D. Pedro, que leva a cabo a independência do Brasil, nas *Margens Plácidas do Ipiranga*, a 7 de setembro de 1822.

Houve resistência por parte de muitos contingentes portugueses estacionados no Brasil e de alguns governos provinciais, especialmente no antigo Estado do Maranhão e Grão-Pará, que tinham laços mais estreitos com Lisboa do que com o Rio de Janeiro. Para unificar um país que se estendia do Prata até o Amazonas, D. Pedro I, já como Imperador do Brasil, utilizou-se largamente do uso de mercenários ingleses para debe-

lar os focos de resistência lusitanos. Os mais famosos, os Almirantes Cochrane e Taylor, foram, respectivamente, responsáveis pela libertação da Bahia e do Maranhão e a perseguição da Frota Portuguesa através de todo o Atlântico até que esta entrasse na Barra do Tejo, quando, após uma salva em homenagem à Portugal, retornou ao Brasil, agora livre do domínio lusitano, graças ao arrojo, rapidez e mobilidade que a esquadra e o mar conferiram às tropas imperiais. O Império sempre manteve uma Marinha forte e operante, que se mostrou crucial para manter a unidade territorial legada por Portugal. Os conflitos regionais que explodiram após a abdicação de D. Pedro I, e mesmo antes, foram todos debelados por ações combinadas de bloqueios navais e por tropas trazidas a bordo da Esquadra.

Foi também graças a disputas navais que o Brasil entrou em seu maior conflito, a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, visando manter abertas as vias de comunicação, através da Bacia do Prata, até a Província de Mato Grosso. E foi mesmo o apresamento de um navio, o *Marquês de Olinda*, que provocou a Guerra, que também teve seu ponto de inflexão marcado pela vitória do Almirante Barroso na Batalha Naval do Riachuelo, em 11 de junho de 1865.

Nas discussões diplomáticas que se seguiram, tanto no encerramento da Guerra quanto na demarcação das outras fronteiras terrestres no período republicano, a tradição brasileira de uma marinha forte, legada pelo Império, seria decisiva. Como disse Rio Branco: “É muito bom discutir acordos tendo por trás de si uma esquadra com credibilidade”. Nessa época foram definidas as fronteiras do Brasil com seus vizinhos sul-americanos, incluindo a compra do Acre à Bolívia e, também, a devolução da Ilha de Trindade pelo Reino Unido ao Brasil, após a intercessão do monarca português D. Carlos I, que apresentou documentos da época colonial que comprovaram o direito brasileiro às ilhas, evitando a evolução do caso para algo similar ao que as Malvinas/Falklands têm hoje.

Posteriormente, o Brasil se viu envolvido nas duas Guerras Mundiais. Em ambas, foi o afundamento de navios mercantes brasileiros por submarinos alemães que arrastou o país para o conflito e, a despeito da participação da Força Expedicionária Brasileira nos combates na Itália, mais brasileiros morreram no mar do que em terra, nestas guerras.

O Brasil chega, assim, ao Século XXI, repleto de exemplos históricos da importância que o mar tem para a nação. Certamente tal importância pode ser corroborada por inúmeros dados e atividades que se desenvolvem no momento em nosso amplo espaço marítimo, nossa imensa Amazônia Azul em pleno oceano Atlântico, o mesmo Mar Tenebroso que a *Íncrita Geração* ousou desafiar seis séculos atrás e que, em última análise, gerou este impávido colosso que hoje é o Brasil.

A ECONOMIA BRASILEIRA: UMA VISÃO GERAL

Sendo, de acordo com o FMI, a oitava maior do mundo (2010), a economia brasileira credita sua força à sua diversidade, aos avanços recentes em áreas-chave, como a indústria aeronáutica e petrolífera, ao grande mercado de consumo em expansão pelo aumento da renda *per capita* e ao *boom* nos preços das *commodities* agrícolas e minerais de produtos para a exportação, como por exemplo, a soja e o minério de ferro. Potência mundial na agricultura e em recursos naturais, o Brasil atravessa sua maior fase de crescimento das últimas três décadas. As perspectivas melhoraram ainda mais, com as recentes descobertas de hidrocarbonetos nas águas ultra profundas do Pré-Sal, ao longo da costa sudeste do país.

A produção agrícola correspondia a 4,53 % do PIB brasileiro em 2007 e é uma das maiores do mundo, sendo voltada principalmente, para exportação, tendo entre suas principais culturas a soja, da qual possui cerca de 35% da produção mundial quando se trata de grãos e 25% quando se trata de farelos segundo dados da OMC. Outros grandes destaques na agropecuária brasileira são a produção de açúcar com 42% da produção mundial, café, com 26% e suco de laranja 80% e etanol 51%. [1]

Isso coloca o setor do agronegócio em destaque na balança comercial brasileira, mesmo com os subsídios e as barreiras comerciais praticados pelos países desenvolvidos.

Outro importante setor da economia brasileira é a mineração no qual tem maior destaque o quadrilátero ferrífero, em Minas Gerais e a serra de Carajás onde se localiza o Programa Grande Carajás, a mais rica reserva mineralógica e a maior área de ferro de alto teor do mundo, explorado pela Companhia Vale do Rio Doce, campeão mundial em produção de minério de ferro.



Serra de Carajás, a maior mina a céu aberto do mundo

Para escoar toda essa produção mineral e agrícola utiliza-se principalmente o mar. Carajás, por exemplo, serve-se do Porto de Itaqui, no Maranhão, construído especificamente para atendê-la, assim como o Porto de Paranaguá é utilizado para exportar a Soja do Cerrado e o Porto de Tubarão, no Espírito Santo, para escoar o Ferro de Minas Gerais.



Porto de Santos, o maior da América Latina

Apesar do grande espaço físico para a atividade pesqueira no Brasil, ela ainda não tem relevância a nível mundial no início deste século, porém ainda possui muito potencial o qual será citado posteriormente.

O turismo é uma forte atividade tendo maior destaque as áreas litorâneas, Ceará, Rio Grande do Norte, Fernando de Noronha, Bahia, Rio de Janeiro e a região sul do Brasil são os destinos que sempre tomaram conta dos sonhos dos turistas e na atualidade se torna realidade. Vale ressaltar o grande enfoque marítimo do turismo (externo e interno) no Brasil, como as belíssimas praias do Nordeste (incluindo as ilhas de Fernando de Noronha e Abrolhos), além do mundialmente conhecido Rio de Janeiro, com sua baía e praias, e do litoral de Santa Catarina e sua bela capital, Florianópolis.

Apesar dos recentes esforços das maiores economias do mundo em encontrar uma forte de energia alternativa para o Petróleo, tal ainda não pode ser vislumbrado em curto prazo. Nesse aspecto, o Brasil está numa posição privilegiada, dado os seus conhecimentos em combustíveis alternativos e a atual auto-suficiência em Petróleo.

Para completar o quadro, em 2007 a Petrobras anunciou a descoberta de petróleo e gás natural na ca-

mada denominada Pré-sal que posteriormente verificou-se ser um grande campo petrolífero, estendendo-se ao longo de 800 km na costa brasileira, do estado do Espírito Santo ao de Santa Catarina, abaixo da camada de sal (rocha salina). O primeiro óleo do pré-sal foi extraído em 2008 e alguns poços como Tupi estão em fase de teste.



O Brasil é o país mais avançado no que tange a tecnologia sobre o etanol, energia renovável e que polui o meio-ambiente muito menos do que os combustíveis fósseis. Possui a segunda maior produção e é o primeiro em exportação. No país, o etanol é um substituto viável para a gasolina desde os anos 70.

Mas o Brasil possui imensas riquezas biológicas. Em 1992 já dizia o biólogo americano, Edward O. Wilson “a biodiversidade é uma das maiores riquezas do planeta, e, no entanto, é a menos reconhecida como tal”. No Brasil não pode ser diferente. Ela é melhor expressa no país pelas exuberantes Amazônia verde e azul e pelo Pantanal regiões que possuem grande valor para a economia brasileira, mesmo que não diretamente, com benefícios indiretos e potenciais.

Este enorme potencial é devido aos diferentes tipos de biomas e climas existentes o que nos leva às seguintes estatísticas mundiais: o maior número de mamíferos, de peixes de água doce e de vegetais, segundo maior de anfíbios, terceiro maior de aves e o quinto maior

de répteis. Os números impressionam, mas, segundo estimativas aceitas pelo Ministério do Meio Ambiente, eles podem representar apenas 10% da vida no país, dado a imensidão de áreas de difícil acesso, como regiões isoladas da Amazônia, aonde, virtualmente, só se chega pelos rios, verdadeiras estradas daquela região.

A população brasileira ocupa principalmente a parte oriental do território, mais próxima a costa, e é bastante heterogênea no que tange a tipos étnicos, mas extremamente unida e harmônica. Ela fala virtualmente o mesmo idioma em todas as regiões, 98 % da população se comunica usando o português, o restante são dialetos indígenas e línguas como o alemão e o italiano que são falados por imigrantes em pequenas áreas rurais isoladas.

É senso comum no Brasil que a identidade nacional surgiu da junção do indígena ameríndio, do negro escravo e do branco colonizador. Herdou de seus descobridores seu jeito aventureiro e explorador, dos africanos o espírito trabalhador e a simpatia e dos in-



Comparação Territorial entre a Amazônia brasileira e a Europa

dígenas o amor a terra e o instinto de preservação a natureza que até os dias de hoje contribui e muito para a situação do país na atualidade.

No aspecto cultural podem-se incluir às etnias anteriores os italianos, os alemães e os japoneses, principalmente, que tiveram grande contribuição na gastronomia, folclore, música e artesanato, através da forte imigração da primeira metade do Século XX. O país possui, por exemplo, a maior população de descendentes de italianos e japoneses fora de seus países de origem.

EXERCENDO SUA SOBERANIA: A POLÍTICA BRASILEIRA PARA O MAR

O Brasil, como signatário da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do Mar (CNUDM), é subordinado às diretrizes do tratado no que condiz aos termos presentes, como o direito sobre o mar territorial, o conceito de zona econômica exclusiva, os direitos sobre o solo e subsolo do leito oceânico e da plataforma continental, sendo esta última a que mais desperta o interesse do país sobre o uso do seu mar territorial. A convenção fixou em 12 milhas o limite do mar territorial contíguo ao território nacional costeiro, onde se estende a soberania do Estado nacional. Além disso, o país também tem direitos no que condiz a exploração de recursos naturais, tanto na superfície, dentro do mar, no solo e subsolo do leito oceânico por uma área de 200 milhas, chamada de Zona Econômica Exclusiva (ZEE). O Brasil já exerce seu direito sobre seu mar territorial e sobre sua zona econômica exclusiva. É nessas áreas que o país produz mais de 80% de demanda petrolífera e realiza 95% de seu comércio exterior e intrarregional, além da pesca e atividades de turismo e transporte de passageiros. Quanto à plataforma continental, ficou estabelecido que o Estado costeiro exercesse jurisdição e direito soberano de recursos naturais até a margem continental, ou seja, até a borda da plataforma continental, porém com o limite de 200 milhas a partir da linha base. Vários estados, no entanto, possuem uma plataforma continental mais extensa que a aceita na convenção, e esta fornece subsídios para que os estados interessados possam reivindicar o aumento de seu controle sobre essas extensões fora dos limites pré-estabelecidos no tratado. O Brasil foi um desses estados e em 2004 entrou com um pedido na Comissão de Limites da Plataforma Continental, estabelecida na convenção. Um estudo detalhado

sobre a extensão da plataforma continental brasileira teve início em 1987, a fim de estabelecer o limite exterior da plataforma continental no seu enfoque jurídico, ou seja, determinar a área marítima além das 200 milhas na qual o Brasil poderá exercer direitos de soberania sobre exploração de recursos naturais na água, solo e subsolo marinhos. Esse projeto é denominado de Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC).



O levantamento identificou as regiões em que a plataforma continental se estende a além das 200 milhas náuticas onde, portanto, o direito de exploração dos recursos do solo e do subsolo é exclusivo do Brasil.

Em algumas regiões, a incorporação de zona marítima pode chegar a 350 milhas. Todo o estudo foi realizado em conjunto entre a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), órgão da Marinha do Brasil, a Petróleo Brasileiro S.A (Petrobras) e a Comunidade Científica. A área reivindicada corresponde a cerca de 960 mil Km², e somada a ZEE, totaliza-se cerca de 4,4 milhões de Km² a área marítima sob jurisdição brasi-

leira, correspondendo a aproximadamente metade do território nacional. Toda esta área está sendo chamada de Amazônia Azul, devido a sua riqueza natural e sua extensão comparáveis a Amazônia Verde. O projeto é encabeçado por uma Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e tem como base o artigo 76 da CNUDM. O estudo apresenta vários conceitos geodésicos, hidrográficos, geológicos e geofísicos de natureza complexa, demandando um longo tempo de estudo e processamento de dados dos componentes coletados e mapeados ao longo da extensa área de 7.367 km da costa brasileira. Os investimentos já demandaram cerca de US\$ 70 milhões, sendo a metade desses recursos custeados pela Petrobras. Além do LEPLAC, vários outros projetos foram incorporados à política brasileira para o mar, com especial destaque para a ocupação permanente do arquipélago de São Pedro e São Paulo (Programa Arquipélago), desenvolvendo ali um amplo sistema de pesquisas científicas no âmbito marinho chefiados por especialistas brasileiros; o projeto de Recursos Vivos da ZEE (REVIZEE), que visa equacionar e harmonizar as atividades pesqueiras no mar brasileiro em prol do bem-estar da nossa sociedade; o Projeto de Recursos Minerais da Plataforma Continental (REMLAC), que tem como carro chefe a exploração de possíveis sítios de recursos mineralógicos no solo da plataforma continental, como nódulos polimetálicos e crostas manganésíferas. Além disso, os investimentos na área da plataforma tende a crescer ainda mais com a recém-descoberta da camada do Pré-Sal, projetando o Brasil como grande produtor e refinador de petróleo diante do cenário mundial. É claro que, dentro das diretrizes das políticas brasileiras para o mar, há a questão da defesa, que se mescla a um programa nacional mais amplo, chamado de Estratégia Nacional de Defesa, envolvendo as três Forças Armadas e toda a sociedade brasileira. A END organiza-se em três esferas estruturantes. A primeira diz respeito ao papel das Forças Armadas em sua organização, distribuição e aparelhamento, a segunda a reorganização da indústria nacional de defesa, a fim de apoiar e estruturar as Forças Armadas na produção e pesquisa de tecnologias de domínio nacional, e como conseqüente, o arrasto de vários setores industriais brasileiros, e a terceira condiz ao efetivo das Forças Armadas e sobre o futuro do Serviço Militar Obrigatório. A Marinha do Brasil, imbuída na tarefa de segurança das águas jurisdicionais brasileiras, se insere na END através do 'Plano de Articulação e de Equipamento da Marinha do Brasil' (PEAMB), que estabelece projetos e metas

para o reaparelhamento, expansão e redistribuição de suas Organizações Militares, bem como o incremento e capacitação de seu efetivo. É dividido em dois volumes, um atinente ao Equipamento e Articulação e outro ao Detalhamento dos projetos da Marinha. O primeiro especifica os Projetos Individualizados (PI) da Marinha necessários para a adequação à END, bem como aquisição de meios, reorganização dos efetivos militares e civis, readequação dos meios e organizações militares navais, aeronavais e de fuzileiros navais, com especial destaque a criação de uma segunda esquadra, sediada no litoral norte do país, e a uma segunda divisão de fuzileiros navais. Além disso, o projeto chave da Marinha do Brasil para a PEAMB já se encontra em execução: a construção do submarino nuclear e da base de submarinos convencionais e nucleares de Itaguaí-RJ. Outro ponto chave que contribuirá para o controle da Amazônia Azul e que está em fase de estudo é o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que será implementado em conjunto com a Força Aérea. Como previsto na END, as três forças deixam de trabalhar individualmente para que em conjunto, possam ter um maior, melhor e mais organizado controle das atividades em nossas fronteiras, tanto terrestres, aéreas e marítimas. O SisGAAz segue os moldes do Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), gerenciado pelo Exército. A END prevê uma ampla rede de informações e pesquisa, algumas já em desenvolvimento, como o veículo lançador de satélites da Força Aérea e o do submarino nuclear da Marinha. Há, nesses projetos, a participação efetiva de univer-



Estação Antártica Comandante Ferraz

sidades e centros de pesquisas de excelência, visando justamente o fortalecimento da indústria nacional de defesa e todos os setores que a apóiam. Um exemplo bem sucedido de parceria é o Projeto Antártico Brasileiro (PROANTAR), um convênio entre a Marinha, a Força Aérea e vários centros de pesquisa nacionais.

O projeto tem como objetivo o desenvolvimento de pesquisas científicas sobre a fauna e flora da região, bem como os fenômenos naturais e meteorológicos que lá ocorrem e a sua repercussão no território brasileiro. O Brasil mantém uma base de pesquisa, a Estação Antártica Comandante Ferraz, instalada na Ilha do Rei George, na Baía do Almirantado, em 1984. Além dos objetivos científicos, o Brasil tem por objetivo preservar seus direitos no continente, que de acordo com o Tratado da Antártida, exige a realização substancial de atividade científica na região. O PROANTAR, ao longo dos anos, realizou significativas pesquisas sobre o clima da região, bem como os aspectos físico-morfológicos e sobre a vida marinha da Antártida, contribuindo de sobremaneira para o entendimento dos complexos sistemas climáticos que compõem o planeta. O PROANTAR é gerenciado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), o mesmo órgão responsável pelo LEPLAC, tendo esses dois projetos estreito envolvimento com as aspirações marítimas brasileiras. O órgão é coordenado pelo comandante da Marinha do Brasil, integrado ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e tecnológico (CNPq) e ao Ministério do Meio Ambiente. A Marinha apóia a missão brasileira na Antártida através de seus dois navios polares, NApOc Ary Rongel e o NPo Almirante Maximiano, subordinados a Diretoria de Hidrografia e Navegação, além do apoio de aeronaves baseados nesses navios.

CAPACIDADES DO BRASIL

Um gigante não pode apenas ficar olhando para o chão, ou para seu passado. Antes de mais nada, para honrar o título de impávido colosso que lhe foi atribuído, deve olhar para o futuro com confiança, com a certeza de que suas potencialidades lhe fornecerão um futuro promissor.

O plano de grandeza brasileiro alicerça-se em três pilares principais: Seu Povo, Sua Amazônia Verde e sua Amazônia Azul. As características do povo brasileiro já foram apresentadas anteriormente: seu potencial criativo é indispensável para qualquer sonho de grandeza desta nação, podendo-se dizer tranquilamente



Vista do Complexo de Brucutu, em Minas Gerais, é considerada a maior usina de ferro do mundo

que em nossas veias corre o sangue dos desbravadores e aventureiros que tornaram este país possível.

Em relação à Amazônia Verde podemos listar, dentre inúmeras potencialidades já amplamente divulgadas em estudos diversos mundo afora, as seguintes:

- Corresponde a 1/3 das florestas do mundo, numa área equivalente a metade do continente europeu (7 França);
- Possui o rio maior e caudaloso do mundo, o rio Amazonas. Este responde por 21% da água doce líquida disponível no mundo (contando com seus mais de 500 afluentes), num volume total de mais de 80 mil metros cúbicos, despejando diariamente;
- Seria, sozinha, o 6º maior país do mundo, com uma população de 25 milhões de pessoas;
- Fonte de vastas reservas minerais, estimadas em mais de US\$ 50 trilhões, que incluem ouro, estanho, cobre, bauxita, manganês, urânio, potássio, enxofre, diamantes e outras gemas preciosas, petróleo, gás natural e nióbio (90% das reservas descobertas no mundo estão no Brasil);
- O nióbio é vital para a fusão nuclear, sendo considerado por muitos especialistas como o maior tesouro mineral do futuro.

Embora, por si só, esta quantidade gigantesca de riquezas pareça suficiente para alimentar o futuro de um grande país, não é grande o suficiente para o Brasil. Aos brasileiros não basta uma Amazônia apenas...

A Amazônia Azul, incrustada como jóia valiosa no seio do Mar Tenebroso, oferece à nação verde-amarela capacidades ainda maiores. Pelos mares foi descoberto, pelos mares foi mantido unido e pelos mares vem se desenvolvendo. Nada é mais natural a esse grande país que, nesses mesmos mares, encontre assinalada a sua fulgurante rota para o esplendor.

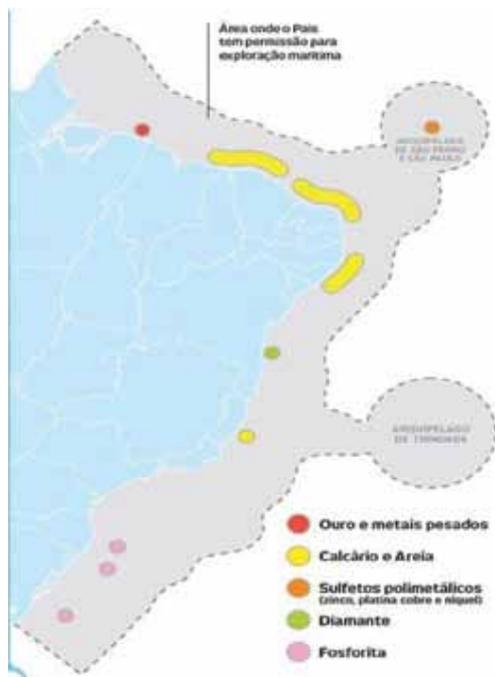
► ALGUMAS POTENCIALIDADES QUE PODEM SER CITADAS:

- 1) Exploração de hidrocarbonetos e minerais diversos no leito marinho;
- 2) Construção naval e comércio internacional;
- 3) Exploração da pesca e recursos diversos na coluna d'água;
- 4) Geração de energia e turismo.

POTENCIALIDADES DA AMAZÔNIA AZUL ESMIUÇADAS:

► EXPLORAÇÃO DE HIDROCARBONETOS E MINERAIS:

Os investimentos brasileiros em mineração submarina devem chegar a \$125 milhões até 2014, com verbas do governo federal. Isso é apenas o início de um projeto audacioso de levantamento topográfico da plataforma continental marítima para fins comerciais (hoje 1% conhecida), que visa tornar possível a mineração de ouro, diamantes, areia, potássio, calcário e diversos outros minérios, alavancando a economia e desenvolvendo o parque tecnológico e industrial do país.



Contudo, a maior descoberta de petróleo da década, os megacampos petrolíferos de Tupi, Iara e Júpiter são a ponta do iceberg de uma enorme área, com estimativas iniciais de 16 bilhões de barris de petróleo e quantidades gigantescas de gás natural, mais que dobrando as reservas atuais do país (estimadas em torno de 14 bilhões de barris). Esse montante poderá subir para até 100 bilhões de barris, caso sejam confirmadas outras previsões estimadas de petróleo em uma área que vai desde Santa Catarina até o Espírito Santo.

Com isso, a produção do país (que recém alcançou a auto-suficiência em petróleo) deve saltar de 2 milhões de barris (valores de 2006) para 12 milhões de barris por volta de 2022, garantindo a ele o ingresso no rol de maiores produtores mundiais de petróleo.

► CONSTRUÇÃO NAVAL E COMÉRCIO INTERNACIONAL:

A descoberta dessas reservas e a retomada do crescimento do país de maneira sustentável fazem com que um setor praticamente desativado do país, a construção naval, seja reativado. As cifras do comércio na região do Atlântico Sul são grandes: mais de um bilhão de toneladas de mercadorias preciosas por ali trafegam, sem mencionar que 95% das exportações e importações do país são feitas por mar. A abertura de rodovias de integração do norte brasileiro com o litoral peruano apenas aumentam a nossa dependência do oceano, porém desta vez na direção do Pacífico.

Estaleiros de todo o país preparam-se para um volume imenso de novas encomendas: apenas como exemplo, mais 138 plataformas petrolíferas deverão ser criadas até 2042, segundo estudo do BNDES (custo médio unitário de \$1,7 bilhão). Novos portos e estaleiros estão sendo criados e projetados a fim de viabilizar o desenvolvimento do país através de investimentos nacionais e estrangeiros. Além dessa capacitação material, a capacitação humana será uma realidade no país, gerando empregos de melhor remuneração e aumento da capacidade tecnológica do país. O Brasil pode, além disso, ser um pólo de produção para todo o Atlântico Sul, sendo o fornecedor de embarcações para países produtores, como Angola e Nigéria, cuja produção deve crescer 153% até 2030 – o maior salto do mundo.

Isso não seria nada mais do que recuperar o posto que é nosso por direito, dever e vocação. No seu ponto máximo de aquecimento da indústria naval, o Brasil chegou a ocupar o segundo lugar em produção naval no mundo. Em 1979, chegamos a construir 50 navios,



Vista aérea do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro - AMRJ, na Baía de Guanabara

totalizando 1.394.980 t, sendo nove navios para exportação; a indústria tinha nesse ano quase 40.000 empregados diretos. A nova onda de crescimento da construção naval está nas plataformas petrolíferas, nas embarcações em alumínio para o mercado de lazer, pesca e apoio marítimo, no desenvolvimento de tecnologias de construção em materiais compostos, ferragens e velas para embarcações na faixa de 20 a trinta e cinco pés e na construção militar, abrangendo um amplo espectro de embarcações que vão de navios-patrolha costeiros a submarinos nucleares.

► PESCA E RECURSOS DA COLUNA D'ÁGUA:

O potencial do Brasil para o desenvolvimento da aquicultura é imenso, pois o país possui 8.400 km de costa marítima, 5.500.000 hectares de reservatórios de águas doces, clima extremamente favorável para o crescimento dos organismos cultivados, terras disponíveis e ainda relativamente baratas na maior parte do país, mão-de-obra abundante e crescente demanda por pescado no mercado interno (consumo médio anual de pescado per capita é de apenas 6,8 kg/habitante).

Atualmente, tanto os peixes como os moluscos produzidos nos cultivos estão sendo comercializados no mercado interno,

exceto por algumas espécies específicas como o camarão.

A produção brasileira de pescado aumentou 25% nos últimos oito anos passando de 990.899 toneladas anuais para 1.240.813 no ano passado. Somente nos últimos dois anos, houve um crescimento de 15,7%, conforme os dados estatísticos de 2008 e 2009, sendo que a aquicultura apresentou uma elevação 43,8%, passando de 289.050 toneladas/ano para 415.649 toneladas/ano. A produção da pesca extrativa, tanto marítima quanto continental (rios, lagos, etc) passou no mesmo período de 783.176 toneladas para 825.164 toneladas/ano no mesmo período, um aumento em torno de 5,4%.

Até 2011, a expectativa do Ministério da Pesca e Aquicultura é de que a produção total de pescado atinja a meta de 1,43 milhões de toneladas, conforme previsto no plano “Mais Pesca e Aquicultura”, lançado pelo governo em 2008. De acordo com essas projeções, a aquicultura responderá por cerca de 570 mil toneladas/ano e a pesca extrativa, tanto marítima quanto continental, com cerca de 860 mil toneladas/ano.

Além dos peixes e moluscos diversos, temos também algas. Vistas por muitas pessoas como sujeira nas praias, elas podem impulsionar diversos setores da economia brasileira. No extenso litoral do País existem diversas espécies desse organismo, mas o potencial delas é pouco explorado.

Seu uso está na fabricação de cosméticos e remédios, além de um grande potencial nutritivo.



► GERAÇÃO DE ENERGIA E TURISMO.

O litoral brasileiro e a Amazônia azul podem fornecer meios para manter o país como um dos maiores produtores mundiais de energias renováveis e limpas: O potencial de geração eólica nos 8500 km de litoral brasileiro é gigantesco, beirando 100 GW de potência a ser instalada, além de quase imensurável potencial de energia de marés e geotérmica.

O Brasil explora muito mal seu potencial turístico e desportivo; Ambos são, potencialmente, mananciais de riquezas para o país, além de serem grandes fontes de aumento na qualidade de vida da população.

DESAFIOS

É evidente que existem uma série de desafios para uma melhor exploração da Amazônia Verde e o pleno desenvolvimento do poder marítimo do Brasil, a começar por uma política para o mar verdadeiramente nacional e de longo prazo e uma política condizente para a Amazônia, de forma que os projetos ora apresentados possam ser mantidos por tempo suficiente para produzirem resultados.

Dentre estes desafios, um dos que mais merecem atenção é a exploração dos recursos naturais de maneira sustentável.

Sobre a política da Amazônia Azul, garantir uma exploração inteligente de todo o mar sob jurisdição brasileira, bem como a maximização dos recursos explorados deve ser prioridade. Para tal, um maciço investimento em pesquisa e desenvolvimento de meios cada vez mais seguros deve ser contínuo, o que também contribui para a segurança dos meios material e humano. Além disso, fatores naturais devem ser levados em consideração. O conhecimento dos ciclos de migração e reprodução da vida marinha é de total relevância para que o recurso vivo não se torne escasso, assim como o estudo sobre que áreas são economicamente viáveis para a exploração mineralógica, evitando desperdícios de investimentos em recursos que não compensariam seus custos. Para isso, o apoio a pesquisas hidroceanográficas é essencial, bem como investimentos em projetos de grande importância para a política do mar, como o PROANTAR e o LEPLAC. De modo a executar tais projetos, parcerias com iniciativas privadas são necessárias não só para angariar fundos, mas também para integrar a sociedade como um todo, incentivando vários setores da indústria, não só relacionados com os meios navais, mas também de

vários outros setores, tanto de apoio quanto de sobressalentes. Dessa maneira, gera-se um projeto contínuo, pois parcerias público-privadas são mais rentáveis que as políticas exclusivamente governamentais, que são dependentes do cenário político do país. Um setor da sociedade atuante e imbuído nas políticas marítimas é assim criado, gerando uma consciência política que possa garantir os interesses brasileiros no mar e a continuidade das políticas para a Amazônia Azul.

Esses recursos a serem angariados, contudo, não devem ser majoritariamente estrangeiros, os quais, embora sejam necessários, não estarão comprometidos em utilizar as riquezas de nossa Amazônia Azul em melhorias sócio-econômicas para nossa população, não podendo deixar em segundo plano a extrema importância de permanecer com o domínio estratégico desses recursos. Sendo um país com grande desigualdade social, vê-se nesses fatos mencionados, a perspectiva de uma distribuição da renda gerada não apenas no alto escalão, mas sim em uma melhor qualidade de vida para todos os habitantes.

A reestruturação da indústria naval é também um desafio a ser considerado, pois era um setor quase desativado e agora deverá ser revestido de grande importância nessa nova fase.

Devido ao passado a falta de experiência será um fator no início de grande prejuízo, porém, com o passar do tempo isso será recompensado.

Na nossa Amazônia continental, os principais desafios se encontram nas áreas de infra-estrutura e de transporte.

Uma integração gradativa e sustentável deve ser ponto primeiro para a política da Amazônia. A região é de difícil acesso, sendo interligada basicamente por meio aéreo e fluvial, o que, no primeiro caso, angaria um custo-benefício desfavorável se pensarmos em transporte de matérias-primas entre regiões distantes em larga escala.

Investimentos em ferrovias e rodovias são necessários, mas sobretudo o setor hidroviário deve ter prioridade, pois a região é bem servida de rios adequados à navegação. Dessa maneira, grandes quantidades de mercadorias poderiam ser transportados por balsas e chatas pelos rios que cortam a região da maior floresta do mundo. É claro que para isso, a infra-estrutura local deve ser fortalecida, a partir da criação e melhoria de portos fluviais atendidos por outros modais, como ferrovias e rodovias, para o transporte para lugares

não alcançados por rio. A indústria local, tanto extrativista quanto de logística, precisa estar sintonizada com as políticas públicas, sendo assim, não só uma fiscalização rígida e contínua, mas também um programa de exploração coeso, um controle permanente e forte das fronteiras e a uma política de inclusão das comunidades ribeirinhas e indígenas, tanto para produção quanto para pesquisa, devem ser implantados.

Dessa maneira, garante-se não só a proteção dos meios naturais a serem explorados, mas também o crescimento sustentável de uma região riquíssima em recursos naturais e a soberania do Brasil sobre um local no qual nossos desbravadores de outrora lutaram e se sacrificaram para manter imaculado dos interesses estrangeiros.



CONCLUSÃO

Ao término desta exposição, pode-se afirmar com segurança que o destino da Nação Brasileira, esteve, está e sempre estará ligado ao Mar, a esta grande estrada que liga os cantos mais distantes do mundo. O Brasil, desde seu início, deita eternamente neste esplên-

dido berço ao som do mar que é o Atlântico. Os filhos de Sagres devem se orgulhar de seu passado e manter sempre em mente o lema “*Navegar é Preciso*”. O Mar é, ao mesmo tempo, caminho e destino, obstáculo e fronteira, oportunidades e provações. A todos essas variáveis o Brasil deve responder no seu presente, sempre tirando lições do passado.

Como disse o famoso poeta português Fernando Pessoa:

“Valeu à pena?

Tudo vale a pena

Se a alma não é pequena

Quem quer passar além do Bojador

Tem que passar além da dor

Deus ao mar o perigo e o abismo deu,

Mas nele é que espelhou o céu”

Ó Brasil, tal qual o céu, também o teu futuro espelha essa grandeza, a grandeza do teu mar. Que saibas aproveitá-lo, para usufruto das futuras gerações e para glória do teu passado. Nossos antepassados portugueses também tiveram essa escolha, na encruzilhada histórica que a Crise do Século XIV os colocou, mas podendo se contentar com menos, escolheram perseguir a grandeza que nos legaram. Que seja o Brasil, *Gigante pela própria natureza*, capaz de honrar sua história e suas tradições e perseguir com semelhante vigor as oportunidade que hora se apresentam, ecoando as palavras que o Ministro Rui Barbosa proclamou ao mundo, no início do Século passado: “*Os povos são e fortes, as nações másculas e livres amam nas suas Esquadras (e no seu Mar!) a imagem de sua própria existência.*”