

Consolidação do Brasil como articulador da defesa do Atlântico Sul: uma abordagem sobre uma utilização mais eficaz da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul.

Guilherme da Silva Costa Junior
Lucas Falcão Cordeiro
Pedro Henrique de Souza Ribeiro
Fernando Silva Monteiro
Vinícius de Brito Saldanha

RESUMO

O presente trabalho aborda possíveis linhas de ação a serem adotadas pelo governo brasileiro tanto por meio de sua diplomacia quanto por sua marinha com o intuito de consolidar o Brasil como principal articulador da segurança do Atlântico Sul por intermédio da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). Constatou-se que a ZOPACAS é um artifício subaproveitado pelo Brasil e que poderia ser amplamente utilizado para direcionar esforços nacionais com o intuito de solucionar problemas de segurança enfrentados por outros países da região, o que contribuiria para o processo de *region building* que o país busca conduzir. Também foi proposta uma maior atuação da Marinha do Brasil junto a países africanos para gerar vínculos operativos e um desenvolvimento da indústria de defesa nacional para atender a demanda dos países sul atlânticos, além da brasileira, com o intuito de firmar o país no mercado de meios militares da região.

INTRODUÇÃO

O aproveitamento do potencial dos oceanos foi, por diversas ocasiões ao longo da história, fator determinante na ascensão de nações ao status de potências ou de sua decadência e eventual substituição. Cartago, Veneza, Portugal, Espanha, Holanda e Inglaterra foram Estados que, pelo mar, enriqueceram e fizeram crescer seu poder e influência sobre os acontecimentos ao redor de suas áreas de atuação e que, por perderem a primazia sobre o domínio das águas, viram seus domínios ruírem e seus legados se tornarem capítulos na história.

O mar apresenta oportunidades e riscos inerentes à sua utilização. Se aproveitado adequadamente, uma nação disporá de uma excelente via de comunicação e comércio com outros povos e de uma vigorosa barreira de proteção contra potenciais agressores. Por outro lado, se negligenciado, o oceano se mostrará como uma porta de entrada para desafios à soberania de determinado Estado e como um meio de isolá-lo econômica e estrategicamente do restante do mundo.

Como país de dimensões continentais e detentor de vastos recursos e considerável potencial industrial, o Brasil encontra-se em condições favoráveis para iniciar um processo de maior aproveitamento das oportunidades que o mar oferece. Tal aproveitamento, no entanto, traz consigo a necessidade de garantir a segurança dos

recursos aproveitados e rotas comerciais contra potenciais agressores, sejam eles estatais ou não.

A questão da segurança e da interferência de nações de fora do entorno estratégico do Brasil sobre sua região de influência apresentam potenciais empecilhos ao aproveitamento da região marítima sob sua tutela. Com o intuito de manter a porção sul do Oceano Atlântico como uma zona livre de interferência externa e criar um fórum de discussão entre as nações das margens americana e africana, criou-se, em 1986 e por meio de resolução da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas, a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, ou ZOPACAS, integrada por 24 países-membros.

Após um período de reuniões periódicas, em 1998 as atividades da Zona foram suspensas retornando somente em 2007, porém de maneira tímida. Atualmente, o fórum apresenta-se como uma ferramenta com potencial considerável porém pouco explorada pela diplomacia brasileira para expandir sua influência sobre ambas as margens do Atlântico Sul inclusive no âmbito da segurança e cooperação em defesa.

Constata-se que existe um descompasso entre os âmbitos militar e diplomático no que tange à produção acadêmica, estando o primeiro focado mais incisivamente sobre a proteção das Águas Jurisdicionais Brasileiras e o segundo, sobre um maior estreitamento das relações do Brasil com o outro lado do oceano, mas sem abordar adequadamente os aspectos materiais e operacionais do que significaria uma maior cooperação nos campos da segurança e da defesa. Nesse sentido, o presente trabalho justifica-se pela aproximação dessas duas vertentes, estabelecendo uma melhor relação entre os componentes político e militar da cooperação do Brasil com os países do Atlântico Sul.

Em face a essa questão, o presente trabalho busca propor mecanismos para que a ZOPACAS seja melhor aproveitada pela diplomacia brasileira e mais eficaz em suas propostas de manter o Atlântico Sul como uma área livre de interferência externa e de ser um fórum de discussão acerca dos problemas enfrentados pelos países da região. Para tanto, é abordado o conceito de *region building* e como ele pode ser aplicado pelo Brasil sobre o seu entorno marítimo estratégico para justificar uma maior cooperação em defesa.

Desse modo, o trabalho é dividido em duas partes. A primeira analisa como pode ser melhor trabalhado o componente político da ZOPACAS por parte do Brasil, oferecendo um histórico de suas atividades passadas e sua relevância na atualidade. A segunda estabelece uma possibilidade de melhor coordenação das atividades de segurança por meio de uma abordagem mais frequente de pautas relativas a defesa em suas reuniões.

1. ASPECTOS POLÍTICOS DA RELAÇÃO DO BRASIL COM A SEGURANÇA DO ATLÂNTICO SUL

1.1 BRASIL E ATLÂNTICO SUL DURANTE A GUERRA FRIA

A relevância do Atlântico Sul no cenário global da Guerra Fria era relativamente pequena, haja vista o seu caráter periférico. Nesse contexto, seu principal papel foi de rota marítima comercial, sobretudo no que se referia ao transporte de petróleo (EA PENHA, 2010). Devido à necessidade de controle de recurso, a região encontrava-se

dividida geopoliticamente por duas potências, Estados Unidos e Reino Unido, que foram responsáveis por sua divisão em tratados militares: Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR) na região das Américas, e o “Acordo de Sminostown” entre África-do-Sul e Grã-Bretanha.

Por posterior falta de interesse continuado dos EUA, o principal idealizador do TIAR, o tratado atuou de forma deficitária (NETO, 2015), uma vez que visava apenas a produzir recomendações para o aperfeiçoamento da coordenação das políticas nacionais de defesa com cada país sul-americano de forma bilateral. Por essa razão, poucos foram os países beneficiados com o acordo. Por outro lado, o “Acordo de Sminostown” teve uma atuação mais expressiva por parte da Grã-Bretanha.

Em 1955, após a derrubada política de Perón na Argentina (que a isolou e a atrasou em seus meios navais), este país, preocupado com a emergência do poder marítimo brasileiro advindo dos tratados bilaterais EUA-Brasil, tomou iniciativa de negociar uma proposta de constituição de sistema de defesa integrada do Atlântico Sul, posteriormente denominada Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS). O Brasil, que não aceitava alianças militares fora dos quadros do TIAR, posicionou-se contrário às tentativas de cooperação naval da Argentina no Atlântico Sul.

Neste contexto os Estados Unidos, no espectro do TIAR, buscaram implementar exercícios de manobras navais (UNITAS). O projeto foi recebido com grande entusiasmo pelos países sul-americanos, porém a fragilidade das marinhas sulistas, aliada novamente ao desinteresse norte-americano, dificultou sua operacionalização, fazendo com que essas manobras fossem apenas simbólicas, ou seja, apenas uma demonstração de força do poder naval de uma grande potência frente a países periféricos.

Com o avanço marítimo soviético na África austral, na década de 70, associado com a crise do petróleo de 1973 e o fechamento do Canal do Suez, a dinâmica regional sofreu alterações, o que fez reacendeu a criação da OTAS, apoiada pelos EUA, o qual passara a adotar a doutrina Reagan, estratégia orquestrada e implementada pelos Estados Unidos para se contraporem à influência da União Soviética, como linha de ação geopolítica. Por conta disso, as perspectivas de implementação desse projeto passaram a ser bem promissoras, deixando de lado rivalidades locais em prol do benefício regional.

Paralelamente a isso, a Guerra das Malvinas foi um divisor de águas na política internacional local, haja vista ter impedido a Argentina de afirmar-se militarmente no Atlântico Sul: negou a credibilidade na OTAS (no momento que Grã-Bretanha utilizou a África do Sul como base naval durante a guerra) e levou descrédito ao TIAR (os Estados Unidos além de não amparar militarmente, apoiou o país britânico em sua investida).

1.2 A CRIAÇÃO DA ZOPACAS

A ZOPACAS (Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul) foi criada em 1986, por iniciativa brasileira na Assembleia Geral das Nações Unidas, através da resolução 41/11, com a finalidade de organizar e coordenar a região, principalmente pelo viés político e diplomático, além de estabelecer uma zona livre de armas nucleares e de destruição em massa. São signatários e membros do acordo os países que tem sua

extensão territorial adjacente à zona, tais como, África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, 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.

Deve-se levar em consideração o momento histórico vivido no decorrer da elaboração do projeto, o qual tinha como principal fator de influência o fim da guerra fria, e, especialmente, o recente conflito sobre a soberania das Ilhas Falklands, o qual desempenha especial importância aqui. Por ter ocorrido no extremo sul da região, e por ter incluído não a URSS, mas uma potência ocidental que em teoria seria aliada incontestemente, a guerra das Malvinas lançou as sementes para um desejo de maior cooperação entre os países do Atlântico sul em relação a atores estrangeiros em geral, e não somente do bloco soviético.

O projeto, entretanto, sofreria com os cortes orçamentários que em geral se verificaram nos países da região na década de 90, em especial no setor de defesa, componente importante da iniciativa que era ainda insipiente. Não obstante essa situação, destaca-se a cooperação entre o Brasil e a Namíbia no tocante à organização da marinha de guerra deste último país.

1.3 BRASIL E O ATLÂNTICO SUL NO PÓS “GUERRA FRIA”

Após o fim da Guerra Fria, o Brasil deu continuidade à ampliação de seus acordos diplomáticos regionais, que havia firmado anos antes. Por meio de seu Ministério das Relações Exteriores e da Defesa e da Marinha do Brasil, principalmente, o país passou a assumir uma postura de *region builder* (NEUMAN, 1994), insuflando a construção de uma identidade regional no Atlântico Sul.

A cooperação brasileira no Atlântico Sul tem como fundo histórico os laços culturais com a África, eminentemente a lusófona. Não obstante, suas iniciativas englobam todos os países do litoral africano (ABENUR, NETO 2013), o que é visível na sua cooperação para a criação da marinha namibiana, combinando treinamento e fornecimento de equipamentos. O aprimoramento militar se justifica na necessidade da garantia da soberania de diversos países altamente fragilizados cercados por instabilidades, e, nesse sentido, a proposta brasileira no período pós-guerra fria tem sido a de provedor de estabilidade para a região, sem, no entanto, interferir nas políticas internas dos países parceiros.

Ainda nesse sentido, o Brasil tem adotado um posicionamento de, ao mesmo tempo, distanciamento e cooperação. Dessa forma, segue procurando alcançar seus interesses políticos e econômicos. Em sua postura de *region builder* deve valorizar os interesses das demais nações e apresentar disposição em resolver crises locais, afirmando sua importância para região e validando a cooperação como fator decisivo para a segurança e desenvolvimento.

1.4 REVITALIZAÇÃO DA ZOPACAS

O marco na revitalização das ZOPACAS ocorreu em 2007, quando Angola assumiu a presidência do bloco, pouco após ter aderido à OPEP, o que demonstra uma

direção mais específica na qual o a zona seguiria: a manutenção da segurança na prospecção de recursos econômicos marítimos.

A inicial apatia do Brasil em relação à iniciativa virar-se-ia em sentido oposto quando a descoberta do pré-sal trouxe à tona a mesma questão que para Angola fora fundamental: a garantia da soberania numa região que, embora economicamente exclusiva, era e segue sendo corredor de intenso comércio internacional e, até certo grau, de trânsito militar e presença exterior que merecem atenção dos países circundantes.

Nesse sentido, a criação do conceito de “Amazônia Azul”, ou seja, uma região marítima estratégica para o Brasil, de área praticamente igual à da Amazônia Verde, confirma a necessidade de o Brasil desenvolver uma mentalidade marítima a fim de manter sua população a par dos interesses geopolíticos do país, bem como de engajá-la nesse sentido.

Pelas ZOPACAS, portanto, tornaram a passar mais incisivamente os interesses brasileiros geopolíticos de seu entorno próximo. Alie-se a isso o fortalecimento do Ministério das Relações Exteriores e a relativa capacidade do Brasil de assumir a liderança como *region builder* do bloco, e o resultado é um esforço de afirmação regional que alargou os âmbitos de cooperação da zona, mas que a ela também sobrepôs outros mecanismo de interação regional, como a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) e acordos bilaterais.

1.5 PRESENÇA E INTERESSES DE PAÍSES EXÓGENOS À REGIÃO

Naturalmente, o Brasil não é o único agente com capacidade de atuação política e militar de relevância na região, ou com intenção de possuí-la. Para nosso estudo, abordaremos a interação com o Atlântico Sul de Reino Unido, EUA, França e China, países a ele exógenos que possuem razões comerciais, geopolíticas e militares com os países do entorno estratégico do Brasil.

Para o Reino Unido, o Atlântico sul desempenha papel vital na manutenção não só de sua influência geopolítica, como também de sua própria soberania. O país possui um cinturão de territórios insulares que desce pela região do Atlântico sul até chegar ao Território Antártico Britânico. O já referido conflito histórico com a Argentina pelas ilhas Falkland é uma questão ainda não resolvida. Embora os governos britânico e argentino venham tentando abordá-la de forma mais diplomática, a recente descoberta de petróleo na região, ainda que sua exploração seja por ora financeiramente inviável, potencializa a chance de nova escalada na tensão. O supracitado Território Antártico Britânico pode, também no longo prazo, ser motivo de contendas com outros países além da Argentina, quando de uma futura revisão do Tratado Antártico. O último componente dessa análise são as relações comerciais da Grã-Bretanha com os países africanos banhados pelo Atlântico, além da prospecção de petróleo no golfo da Guiné, o que reforça os interesses britânicos na região.

Este último ponto é, aliás, comum aos interesses dos outros países exógenos em estudo, ou seja, tanto os EUA, como a França e a China possuem marcante interesse em manter boas relações comerciais com os países da costa oeste africana, que conformam um mercado consumidor ativo e com significativas perspectivas de crescimento, dada a

maior estabilidade política que a África ocidental vem galgando desde o final da Guerra Fria. Essa estabilidade é também de grande importância para a prospecção de petróleo no Golfo da Guiné, região que, em contrapartida, apresenta um crescente potencial conflitivo de ameaças assimétricas, como a pirataria.

No caso americano em específico, apesar da relativamente recente reativação da 4ª Frota, o país não parece estar voltado para o entorno estratégico do Brasil no curto prazo no que vai além da manutenção da estabilidade do golfo da Guiné. Isso se deve ao fato de que a região de maior atenção dos EUA é, atualmente, o Mar do Sul da China e seus arredores, o que não exclui, no longo prazo, a possibilidade de uma maior presença norte-americana no Atlântico Sul, dada sua capacidade militar de fazê-lo.

Já no que respeita à China, cabe especial atenção para a cada vez maior presença do país no continente africano, principalmente como investidor e parceiro econômico, para além das já citadas áreas de prospecção de petróleo e comércio. A recente criação da base chinesa no Djibuti, apesar de estar este país na costa oriental africana, reafirma a tendência de expansão do gigante asiático e conforma um potencial problema: a China pode, por meio de seu elevado potencial de *soft power* econômico clamar para si a função de *region builder* ou, mesmo, negar ao Brasil essa possibilidade, com vistas a enfraquecer um possível concorrente de suas ambições geopolíticas.

1.6 PROPOSTA DE ARTICULAÇÃO

Frente ao que foi exposto anteriormente, é possível elaborar uma proposta de articulação para facilitar o logro dos interesses geopolíticos brasileiros em relação a seu entorno estratégico. Ambos componentes do poder, o *soft power* e o *hard power*, precisam ser exercidos de maneira orientada e eficiente, cada um a sua maneira.

No âmbito do *soft power*, o Brasil necessita expandir sua cooperação com os países da ZOPACAS no provimento de assistência técnica demandada por esses países, visando-se sempre também aos interesses de desenvolvimento nacional. Nesse sentido, iniciativas de cooperação como o levantamento da plataforma continental de países africanos, por exemplo, já asseveraram o comprometimento do Brasil em auxiliar seus vizinhos a terem conhecimento de seus recursos e das melhores maneiras de explorá-los.

É importante lembrar que esse tipo de iniciativa tem a capacidade de gerar a externalidade positiva de facilitar o crescimento econômico, uma vez que, exploradas as regiões de prospecção de petróleo, torna-se mais fácil aplicar investimentos produtivos nessa atividade, que podem ser eles mesmos brasileiros.

Ainda nesse sentido de colaboração econômica, a presença de investidores brasileiros servia para barrar a crescente presença chinesa na África, e para servir-lhe como freio e contraponto, já que, como apontado anteriormente, a expansão chinesa pode criar sérios obstáculos para a consolidação do Brasil como *region builder*.

Já no que se refere ao *hard power*, é flagrante a necessidade, por parte do Brasil, da constituição de uma marinha de águas azuis na sua capacidade plena, mais poderosa e com capacidade de poder dissuasório significativo para cobrir todo a área do Atlântico Sul. É interessante, até certa medida, que essa iniciativa seja também desenvolvida pelos países que compartilham a região com o Brasil, tendo em vista a relevância da realização de exercícios conjuntos e, quiçá, até de uma doutrina específica para o

combate naval na região. A produção teórica e acadêmica é, portanto, de vital importância, e o estabelecimento de um centro conjunto da ZOPACAS para estudo dessas questões é uma proposta que necessita ser estudada.

O Brasil necessita, portanto, de comprometimento internacional com a ZOPACAS e de investimentos na indústria de defesa que lhe permitam conquistar os mercados de defesa africanos, induzindo assim o desenvolvimento tecnológico e econômico nacional, bem como reafirmando a presença do Brasil junto a seus parceiros geopolíticos ainda no sentido do emprego de equipamentos e doutrinas compartilhados.

Essa proposta passa naturalmente pela submissão desse tipo de interesse à viabilidade econômica de tais projetos tanto por parte do Brasil quanto dos países que com ele dividem a região, sendo necessário que a sociedade faça a escolha de aplicar recursos nesse projeto, num investimento duradouro em *hard power* e *soft power*, sem o qual não será possível consolidar os laços de defesa e cooperação que até agora vêm sendo alargados.

2. ASPECTOS MILITARES DE COOPERAÇÃO DO BRASIL COM OS PAÍSES-MEMBROS DA ZOPACAS.

Ainda que o aumento da influência dos organismos internacionais após a Guerra Fria possa ter minimizado sensivelmente a influência direta do poderio militar sobre a resolução de disputas internacionais, a consolidação do Atlântico Sul como uma área livre de interferências externas, como determina a resolução que criou a ZOPACAS, somente terá credibilidade se houver materialização das políticas de cooperação em termos de segurança em incrementos de inventários militares e estreitamentos de vínculos operativos entre as marinhas dos países da região. Após terem sido abordadas as principais questões políticas e estratégicas relativas à defesa do Atlântico Sul e sua relação com o Brasil, serão apresentados os principais arsenais navais e aéreos (estes últimos por sua íntima relação com a guerra naval moderna) da região e as possibilidades de atuação por parte da Marinha do Brasil para ampliar sua influência sobre a segurança do Atlântico Sul.

2.1 PRINCIPAIS INVENTÁRIOS NAVAIS E AÉREOS DO ATLÂNTICO SUL

Nigéria

Dentre as nações africanas que margeiam o Atlântico Sul, a Nigéria merece especial atenção. Sua população é a maior dentre todas as nações africanas, assim como seu produto interno bruto. Ademais, parcela considerável de sua economia está atrelada a exploração e comercialização de petróleo em sua zona econômica exclusiva. Por consequência, qualquer projeto de integração entre os países sul atlânticos deve contemplar a Nigéria.

No que se refere a defesa, a Nigéria possui o maior efetivo militar da África Subsaariana, podendo ser classificada como uma potência regional nesse aspecto.

A marinha, ainda que modesta se comparada com aquelas de países de outras regiões, é a mais bem equipada do Golfo da Guiné. Seus meios de superfície incluem 5

(cinco) navios de porte assemelhado ao de corvetas ou fragatas leves. Dentre esses, 2 (dois) são navios patrulha oceânicos cedidos pela Guarda Costeira dos Estados Unidos e 2 (dois) são novos patrulheiros adquiridos de um estaleiro chinês e entregues em 2012 e 2014. Há ainda uma fragata modelo *Meko 360*, de origem alemã, contudo, por falta de manutenção, encontra-se inoperante.

A Marinha Nigeriana possui, ainda, diversos navios patrulha de pequeno porte para operações próximas à costa. Tais meios não são próprios para operar em alto-mar, contudo são adequados para fiscalizar águas costeiras e coibir atos ilícitos. Sua quantidade e fácil operação e manutenção faz com que sejam meios navais valiosos para a Nigéria, ainda que sejam inadequados para operações com navios maiores.

Ainda que seu inventário de navios não apresente capacidades significativas para enfrentar modernas e bem equipadas forças navais e aeronavais (os navios de origem americana e chinesa são armados com canhões e metralhadoras, não dispendo de mísseis), sua posse confere à Marinha Nigeriana possibilidades de monitorar as águas jurisdicionais sob sua responsabilidade e potencialmente projetar poder sobre regiões adjacentes.

Enquanto que, no mar, as forças armadas nigerianas estão entre as mais bem equipadas da África Subsaariana, no ar a situação é bastante diferente. A Força Aérea Nigeriana conta com poucas aeronaves de combate, sendo que nenhuma das que possui podem ser considerados modernos aviões de caça. Seu inventário limita-se a poucos aviões de treinamento avançado *Alpha Jet*, de origem franco-alemã, e aviões de caça J-7 *Chengdu*, a versão chinesa do antigo MiG-21 soviético.

O governo norte-americano autorizou o fornecimento de 12 aviões A-29 *Super Tucano* fabricados pela empresa *Sierra Nevada* sob licença da Embraer. Tais aeronaves mostraram-se altamente eficazes em missões de contrainsurgência, porém não suprem a necessidade de obtenção de aviões de combate modernos e capazes de fazer frente a possíveis adversários.

Angola

O maior país lusófono do continente africano demonstra um poder naval similar àquele da maioria dos países da África Subsaariana. A Marinha de Guerra Angolana não apresenta nenhum navio de grande porte, sendo seu inventário limitado a algumas poucas lanchas de patrulha dedicadas a fiscalização e repressão de atos ilícitos. Chegou-se a firmar um acordo de fornecimento de navios patrulha da classe *Macaé* com o governo brasileiro, no entanto, problemas com o estaleiro construtor levaram o governo angolano a desistir do acordo e optar por adquirir 2 (duas) lanchas de patrulha italianas.

Em termos de poder aéreo, no entanto, Angola demonstra certo destaque. Como herança da Guerra Fria, a Força Aérea Nacional de Angola dispõe de cerca de 50 (cinquenta) aeronaves de combate MiG-21 e MiG-23 e ainda um pequeno número de Su-27 *Flanker*. Complementando seu inventário, a Força dispõe de 6 (seis) aviões A-29 *Super Tucano* fabricados no Brasil. Foi firmado um acordo com o governo russo para o fornecimento de 12 (doze) aviões Su-30, o que ampliará ainda mais o já considerável poder aéreo angolano.

Namíbia

A Marinha Namibiana vem apresentando um crescimento considerável desde sua criação em 1994. Suas mais recentes aquisições são representadas por 1 (um) navio patrulha da classe *Grajaú*, de origem brasileira; 1 (um) navio de apoio logístico localmente chamado de *Elephant* e 2 (dois) caça submarinos Tipo 037, ambos as classes sendo de origem chinesa. Merece especial destaque a incorporação dos caça submarinos, pois conferem à Namíbia a capacidade, ainda que rudimentar, de conduzir operações de guerra anti submarino, algo que poucas marinhas da região possuem.

O poder aéreo Namibiano, no entanto, mostra-se bastante incipiente. Para combate ar ar, a Força Aérea Namibiana dispõe de somente 6 (seis) caças F-7NM *Chengdu* e dois treinadores FT-7NG, de origem chinesa. Existe, ainda, uma pequena quantidade de helicópteros, inclusive 2 (dois) Mi-25 de origem russa, destinados para emprego em missões de ataque a alvos no solo.

África do Sul

A África do Sul está localizada imediatamente ao norte da estratégica passagem entre os Oceanos Atlântico e Índico, o que lhe confere papel importante na segurança do Atlântico Sul. O crescente interesse chinês pela margem ocidental do continente africano e as possíveis implicações geopolíticas que isso atrai tornarão o país africano uma peça chave no arranjo estratégico da região.

Ainda que não seja o país da África Subsaariana com o maior efetivo militar, pode-se afirmar que a África do Sul desponta como uma potência militar na região principalmente em termos da qualidade de seu inventário. O país atualmente encontra-se desenvolvendo tecnologias militares de ponta e deve ser incluído como peça chave em qualquer arranjo de segurança no Atlântico Sul.

Em termos navais, a África do Sul dispõe de uma considerável frota de navios patrulha, destinados à fiscalização de suas águas jurisdicionais. O destaque de sua marinha, no entanto, são suas 4 (quatro) fragatas da classe *Valour (Meko A-200SAN)* na Alemanha, seu país de origem), adquiridas nos anos 2000 e dotadas de características furtivas, sofisticados sistemas de combate, ampla gama de armamentos destinados aos três ambientes de guerra (antiaérea, anti superfície e anti submarina) e boa capacidade de operações com helicópteros.

A Marinha Sul-Africana é a única da região a operar com submarinos. Sua flotilha é composta por três exemplares Tipo 209/1400, tendo sido dois fabricados na Alemanha e um localmente. Essa capacidade, somada às suas modernas fragatas, confere à África do Sul um poder naval considerável e de extrema relevância nos contextos africano e sul atlântico.

A Força Aérea Sul Africana também é digna de destaque. Seus principais vetores de combate são dezessete aeronaves JAS 39 *Gripen*, de origem sueca, que conferem à África do Sul uma elevada capacidade de controle de seu espaço aéreo, principalmente ao comparar seu inventário com aqueles de seus vizinhos. A força possui ainda doze helicópteros de ataque *Rooivalk*, produzidos localmente.

Argentina

Passando para a margem americana do Atlântico Sul, deve-se considerar a Argentina como outra peça chave de um arranjo de segurança regional. Até seu conflito com o Reino Unido em 1982 pelas Ilhas Malvinas/Falkland, a Armada Argentina despontava como uma poderosa força naval, sendo detentora de numerosos meios e adentrando a era dos mísseis, e a Força Aérea Argentina era indubitavelmente uma das mais poderosas do continente, com ampla gama de aviões de combate sub e supersônicos.

Atualmente, contudo, em virtude dos esforços diplomáticos britânicos para dificultar a aquisição de armamentos e do revanchismo político conduzido pelo governo civil sucessor à Junta Militar que governara o país até 1982, as forças armadas argentinas encontram-se hoje em baixíssimo estado de prontidão. Os navios escolta da Armada, no papel, são numerosos e de considerável poder de combate, sendo quatro contra torpedeiros da classe *Almirante Brown* (*Meko 360*, na Alemanha), seis corvetas da classe *Espora* (*Meko 140*) e três corvetas da classe *Drummond*. No entanto, apenas uma pequena parcela desse meios encontra-se operante, o que compromete a capacidade argentina de realizar o controle da área marítima sob sua jurisdição. Uma situação semelhante é vivida por sua força de submarinos. O recente desaparecimento do ARA *San Juan* trouxe à tona o despreparo em termos de pessoal e material dos dois submersíveis argentinos restantes e de suas tripulações.

A situação da Força Aérea Argentina é ainda pior. A força que outrora ostentava poderosos caças *Mirage* e *Dagger*, hoje se limita a poucos exemplares de aviões A-4 *Skyhawk*, inadequados para o moderno combate aéreo. Estima-se, ainda, que apenas três dessas aeronaves estejam em condições de voar, o que torna a Argentina uma nação vulnerável em termos de poder aéreo.

Brasil

Considerando o Atlântico Sul como uma região estratégica, pouco se diverge ao conferir ao Brasil o *status* de potência regional correspondente, seja em termos territoriais, geopolíticos ou econômicos. Em virtude dessa característica intrínseca ao Brasil, faz-se necessário que suas forças armadas estejam à altura da responsabilidade decorrente de ser uma potência regional, o que norteia os principais projetos de aquisição de meios militares de suas instituições militares.

Atualmente, a Marinha do Brasil possui, em seu inventário, um total de onze navios escolta, os principais meios para realizar o controle de determinada área marítima, sendo seis fragatas da classe *Niterói*, duas fragatas da classe *Greenhalgh*, duas corvetas da classe *Inhaúma* e uma corveta da classe *Barroso*. Apesar de ser uma quantidade considerável de meios navais combatentes, a relativa idade dos navios e o descompasso do orçamento destinado à Marinha em relação às necessidades de manutenção da força condenam boa parte da Esquadra Brasileira a permanecer atracada em suas bases. O mesmo pode ser dito sobre sua força de submarinos. Dos cinco meios submersíveis da Marinha, apenas um encontra-se em condições de operar, o que compromete seriamente a capacidade da força de negação do uso do mar.

Digno de nota, também, são os meios navais brasileiros destinados à fiscalização das Águas Jurisdicionais Brasileiras. Esses navios, de menor porte e capacidades bélicas do que aqueles da Esquadra, encontram-se baseados em diversas localidades do território brasileiro e realizam ações de patrulha e de busca e salvamento. Dentre esses

meios, destacam-se os três navios patrulha oceânicos da classe *Amazonas*. Esses navios são capazes de operar por mais tempo longe de suas bases e em regiões mais distantes, o que possibilita que realizem operações com países mais distantes do território nacional, inclusive no continente africano.

Alguns projetos de construção e aquisições de oportunidade visam reduzir essa deficiência. Como principal projeto estratégico da Marinha atualmente, o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) contempla a fabricação de quatro submarinos de propulsão convencional, com o primeiro exemplar previsto para entrega em dezembro de 2018, e um de propulsão nuclear, o primeiro do hemisfério sul, além da construção de uma base para abrigar tais meios no município de Itaguaí, no estado do Rio de Janeiro. Para reduzir o déficit de meios combatentes de superfície, encontra-se em andamento o projeto de desenvolvimento do navio escolta da classe *Tamandaré*, atualmente em fase de *Request for Proposals* (do inglês, Pedidos de Propostas), em que os estaleiros interessados enviam seus projetos para a apreciação do Comando da Marinha. Tal projeto visa a construção de quatro navios, o que renovará, em parte a capacidade de realizar ações de guerra em superfície da Marinha.

O poder aéreo brasileiro encontra-se em um ponto de inflexão. O seu atual inventário de aeronaves de combate é composto por aproximadamente cinquenta caças F-5, de origem norte-americana, para superioridade aérea e interceptação; cinquenta aeronaves de ataque A-1, produzidas em conjunto por Brasil e Itália; e cem aviões A-29 *Super Tucano*, de fabricação brasileira e destinados para missões de interceptação de aeronaves de baixa performance e ataque ao solo. Os F-5 e A-1 encontram-se já em fase avançada de sua vida útil, com previsão para serem substituídos pelos novos caças *Gripen NG*, baseado no modelo da empresa sueca SAAB e vencedor de um processo licitatório da Força Aérea Brasileira em que concorreram, também, os modelos F-18 *Super Hornet*, norte americano, e *Rafale*, francês. O recebimento dos *Gripen* está previsto para ocorrer a partir de 2019.

2.2 LINHAS DE AÇÃO PARA MAIOR ENGAJAMENTO DO BRASIL NA DEFESA DO ATLÂNTICO SUL

Após serem elencados os inventários navais e aéreos das principais forças armadas dos países do Atlântico Sul, pode-se ter uma imagem mais clara das carências demonstradas e oportunidades oferecidas pela região em termos de defesa. O bom aproveitamento por parte do Brasil dessa conjuntura potencialmente possibilitaria uma maior influência em termos geopolíticos sobre essa porção de seu entorno estratégico.

A situação das forças navais da margem africana do Atlântico Sul, por exemplo, apresenta vácuos que a Marinha do Brasil poderia facilmente preencher. A finalidade estratégica mais relevante para essas forças navais, a exceção da África Sul, é o combate a crimes praticados em suas águas jurisdicionais, atividade essa que a Marinha do Brasil exerce por todo o mar e rios navegáveis sob sua responsabilidade. Operações conjuntas com países da região com o intuito de capacitá-los no cumprimento de suas atribuições no que tange à repressão de atos ilícitos conferiria ao Brasil o papel de principal contribuidor na formação de doutrinas e procedimentos das marinhas sul atlânticas, ampliando sua influência.

A preocupação com o exercício de sua influência sobre os países do outro lado do Atlântico não é alheia à Marinha do Brasil. A força foi responsável pela estruturação da Marinha Namibiana, possui oficiais em intercâmbio em diversos países da região

com o intuito de fornecer *know how* acerca da formulação de doutrinas e execução de procedimentos e, ainda que de maneira tímida, atualmente, envia navios para o continente africano para operar em conjunto com seus correspondentes.

O problema enfrentado pela Marinha do Brasil hoje, que compromete sua capacidade de engajar-se mais efetivamente com os países que margeiam o Atlântico Sul, é sua situação orçamentária. Apesar da presença de militares brasileiros em países africanos, a não recorrência do envio de navios devido a falta de manutenção e recursos financeiros para aquisição de sobressalentes e combustível, por exemplo, faz com que sua atuação não surta os efeitos visados em sua plenitude.

Em uma situação em que a Marinha dispusesse de um orçamento mais adequado às suas aspirações, seria possível que a força participasse mais ativamente de operações na África, seja por meio de exercícios internacionais ou ações de repressão a atos ilícitos em conjunto com marinhas africanas. Tais ações aproximariam as forças navais de ambos os lados do Atlântico Sul e conseqüentemente gerariam confiança e vínculos institucionais mais estreitos entre as margens do oceano.

Um eventual repasse orçamentário mais adequado à Marinha possibilitaria, ainda, a condução de projetos estratégicos mais abrangentes que surtiriam efeitos positivos sobre a contribuição do Brasil para a consolidação de uma estrutura de defesa para o Atlântico Sul. Essas conseqüências seriam de caráter tanto operacional, em virtude de, ao possuir uma força naval capacitada para conduzir operações militares longe de sua costa em várias localidades simultaneamente, o Brasil estaria, de fato, afirmando seu compromisso com a defesa do Atlântico Sul, quanto logísticos, uma vez que, devido ao fato dos projetos da Marinha contemplarem também uma maior capacitação da indústria de defesa nacional, tornar-se-ia possível o fornecimento de meios navais de maior complexidade para países africanos.

Analisando as conseqüências do PROSUB, por exemplo, para um futuro próximo e se conduzido de maneira adequada, o programa capacitará um estaleiro nacional para a construção de submarinos de propulsão tanto convencional quanto nuclear. Caso haja um aumento do número de submarinos convencionais da Marinha do Brasil e a introdução de um número considerável de submarinos nucleares em seu inventário operativo, sua área de atuação será ampliada significativamente, principalmente devido à autonomia limitada somente por fatores humanos característica desses últimos. Uma maior presença de submersíveis brasileiros no Atlântico Sul sinalizaria um maior engajamento com a defesa da região e demonstraria a capacidade de conduzi-la às demais nações.

O PROSUB possibilita, também, que o Brasil se torne um potencial fornecedor de submarinos para outros países, inclusive aqueles do Atlântico Sul. Superadas quaisquer complicações legais acerca dessa situação, a conquista desse mercado consumidor acarretaria em ligações ainda mais estreitas do Brasil com seus eventuais clientes, o que representaria mais uma vertente de contribuição brasileira para a segurança do Atlântico Sul.

O processo acima descrito poderia facilmente transcorrer para os demais projetos estratégicos das forças armadas brasileiras. Um incremento no número de aviões de caça, aviões de transporte e navios escolta, por exemplo, e a capacitação da indústria de defesa brasileira para poder fabricá-los ampliaria tanto as capacidades operacionais das forças armadas brasileira quando as possibilidades do Brasil realizar acordos de fornecimento com potenciais clientes, que podem ser países do Atlântico Sul.

Maior presença militar na região e venda de meios militares para nações parceiras contribuiria consideravelmente para a consolidação do Brasil como principal responsável pela defesa da região.

2.3 ZOPACAS E SEGURANÇA

Conforme consta na resolução que lhe criou, a ZOPACAS visa a consolidação do Atlântico Sul como uma zona livre de interferência externa. A existência de interesses econômicos por parte de países exógenos torna a região um potencial alvo de futuras ações militares estrangeiras, o que faz necessário que haja uma cooperação mais intensa em termos de segurança e defesa se o cumprimento da resolução supracitada estiver dentre os objetivos estratégicos dos países da sul atlânticos.

Nesse contexto, apresenta-se como oportunidade para o Brasil liderar um eventual processo de consolidação de defesa da região. Já foi descrito anteriormente como o país poderia fazer uso de suas capacidades operacionais e industriais para auxiliar as demais nações sul atlânticas a mitigar suas lacunas em termos de segurança e como isso poderia consolidar o papel brasileiro como liderança regional.

Contudo, ao se considerar um horizonte mais distante, em que uma exploração de recursos energéticos localizados no subsolo aquático mais ampla, por exemplo, pode ser revertida em maior receita para os países detentores de tais recursos, é de se esperar que haja, também, um maior interesse por parte de tais países em ampliar suas capacidades de defesa em virtude da necessidade de garantir o fluxo de sua produção e comercialização. A oportunidade que tal conjuntura oferece ao Brasil torna-se evidente ao se constatar que o país já possui experiência em termos de condução de operações de controle de área marítima e negação do uso do mar, algo intrinsecamente ligado à segurança da cadeia de produção de recursos energéticos e que boa parte dos demais países sul atlânticos não são ainda equipados para praticar.

Em uma situação em que a Marinha do Brasil passe a contar com recursos financeiros adequados, as operações de seus meios de maior complexidade -aqueles pertencentes à Esquadra- tornar-se-iam mais frequentes. Com uma eventual retomada da plena atividade dos navios da Esquadra Brasileira, seria de grande valia para o Brasil que tal parcela de sua Marinha operasse intensamente com países africanos para estreitar laços de cooperação visando a defesa conjunta do Atlântico Sul. Além disso, como a maior parte dos países da região não tem experiência em atividades inerentes à defesa de suas águas jurisdicionais contra agressões por parte de atores bem equipados, uma atuação por parte do Brasil no sentido de auxiliar na formulação de doutrinas de defesa com um viés mais atualizado em relação a países com inventários mais sofisticados reafirmaria a liderança brasileira na região e contribuiria para o cumprimento do objetivo da ZOPACAS.

Uma abordagem como a descrita cima, que culminaria com um aparelhamento mais adequado das marinhas do Atlântico Sul, viabilizaria ainda a formulação de doutrinas a serem adotadas de maneira conjunta pelos países da região, algo que o Brasil poderia encabeçar. O fato de ser o principal formulador das estratégias e táticas para a defesa do Atlântico Sul contra quaisquer interferências externas concluiria o processo de consolidação da liderança brasileira em termos de defesa da região, o que representaria o ápice do *region building* brasileiro nesse aspecto.

Conclui-se que a retomada de temas efetivamente ligados à defesa da região devem ser pauta permanente nas reuniões da ZOPACAS e que tais discussões devem

ser lideradas pelos representantes brasileiros se o Brasil almejar ser o principal catalisador de um processo de maior foco nessa área. Tal postura por parte de sua diplomacia, aliado a uma maior atividade por parte de sua marinha por toda a região em questão e desenvolvimento de sua indústria de defesa, possibilitaria uma ampliação do escopo de cooperação com os países-membros da ZOPACAS e a afirmação tanto para os países de seu entorno estratégico quanto para potências exógenas que o Atlântico Sul caminha para ser uma zona livre de interferências externas e cuja defesa as nações que o margeiam rumam para estarem aptas a conduzir sua própria defesa, lideradas pelo Brasil.

CONCLUSÃO

A consolidação do Brasil como liderança no processo de formação de uma política mais abrangente de segurança do Atlântico Sul mostra-se como fator em íntima relação com *region building* que o país busca conduzir sobre seu entorno estratégico. Ao ser levada em consideração a crescente relevância da região para atores exógenos em virtude principalmente do incremento na exploração de recursos energéticos no subsolo marinho, pode-se inferir que haverá um maior esforço por parte dos países sul atlânticos no sentido de fortalecer suas capacidades de defesa.

A existência da ZOPACAS já caracteriza a presença de um acordo internacional que visa consolidar o Atlântico Sul como uma zona livre de interferências externas. Nesse contexto, o fato de possuir os maiores território, litoral, produto interno bruto e poderio militar da região coloca o Brasil como nação mais adequada para articular os esforços dos demais países no sentido de cumprir o objetivo da Zona.

A diplomacia brasileira deve, para inserir-se mais efetivamente na política de segurança do Atlântico Sul, fazer uso da ZOPACAS como um fórum de discussão onde possa apresentar linhas de ação favoráveis ao processo de *region building* brasileiro, inclusive em termos de defesa. Esse engajamento abriria o caminho para uma maior interação da Marinha do Brasil com seus correspondentes africanos e, conseqüentemente, um fortalecimento de vínculos operativos mais estreitos entre tais forças. Acordos de fornecimento de material militar também poderiam ser discutidos no âmbito da ZOPACAS, o que geraria demanda por produtos de defesa brasileiros e sua maior presença nos inventários militares dos países da região.

Uma provável consequência dessa abordagem seria uma afirmação do papel do Brasil como principal potência regional responsável por articular a defesa do Atlântico Sul contra potenciais agressões externas. Desse modo, estaria reconhecida a liderança brasileira em termos da segurança da área marítima de seu entorno estratégico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Cambeses Jr., Manuel ; PENHA, E. A. ; Guimarães, Samuel Pinheiro ; Batista Jr., Paulo Nogueira . Os mecanismos de segurança regional no Atlântico Sul: da guerra fria ao período atual. *Idéias em Destaque* , v. 4, p. 151-166, 2010.

Erthal Abdenur, Adriana, Marcondes de Souza Neto, Danilo, O Brasil e a cooperação em defesa: a construção de uma identidade regional no Atlântico Sul. Revista Brasileira de Política Internacional 2014, 57

LOURENCO NETO, S. . A Conferência do Rio de Janeiro e o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca: Conflitos na construção do sistema interamericano. Passagens: Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica , v. 7, p. 473-489, 2015

NEUMANN, Iver B. (1994) A region-building approach to Northern Europe. Review of International Studies, Vol. 20, No. 1, p. 53-74.

WINTOUR, Patrick ; GOÑI, Uki. Theresa May calls on Argentina to lift Falklands oil exploration restrictions. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/uk-news/2016/aug/10/may-calls-on-argentina-to-lift-falklands-oil-exploration-restrictions>> Acesso em: 01/05/2018

RASCOUET, Angelina. Falklands Oil Boom on Ice After Crude Price Slump. Disponível em <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-07-13/falklands-flagship-oil-field-off-target-at-current-crude-prices>> Acesso em 01/05/2018

RODRIGUES PIMENTEL, Caio. O ressurgimento da ZOPACAS e a agenda de segurança no Atlântico Sul. Disponível em: <www.tensoesmundiais.net/index.php/tm/article/download/434/506>. Acesso em 06/05/2018