

Colaboração: Diego Vieira Santiago



O Brasil e Geopolítica da Antártica e dos Mares do Sul

A presença regular do Brasil entre os países que fazem pesquisa na Antártica, processo iniciado no início da década de 80, é um fato bem conhecido pela maioria dos brasileiros. Mas para além das pesquisas científicas a pergunta “o que exatamente o Brasil pode ganhar geopoliticamente por estar ainda mais `engajado` no Continente Branco”? Esta é uma pergunta que poucos por aqui discutem e que menos ainda compreendem plenamente suas inúmeras vantagens e seus consideráveis riscos. Aproveitando nossa ida este ano à Antártica, ALIDE se propôs a tentar jogar uma nova luz sobre esta importante questão e convidar a um debate mais protagonista aqui no Brasil.

Introdução: o que está por trás da posse de um território antártico

A grossíssimo modo, a Teoria das Relações Internacionais qualifica a relação entre os estados sob dois paradigmas básicos: o dos “Liberais” e o dos “Realistas”. No primeiro caso a segurança dos estados é definida por sua capacidade de cooperação internacional e de realização de trabalhos conjuntos. Seria aqui, neste espaço político, em que entidades supra-estatais são criadas para coordenar e dirimir as questões conflitantes que naturalmente

surgem entre os estados. A ONU, a União Europeia e outros organismos seriam exemplos deste tipo de organizações. Para seus críticos, os chamados “realistas” o quadro é bem diferente, para eles o mundo é verdadeiramente regido por uma lógica básica que se assemelha ao dito popular “manda quem pode, obedece quem tem juízo”. Segundo eles, todos os estados estão constantemente se movendo para garantir o maior naco possível sobre as escassas riquezas naturais existentes, e que quem não defender seus interesses individuais veementemente, será necessariamente “atropelado” pelos demais estados. Para os Realistas, a forma de encarar o mundo dos Liberais seria totalmente “inocente” ao não levar em conta as características básicas (agressividade, possessividade) do pensamento humano.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=0|limitcount=5}

Quando o ser humano saiu pelo mundo descobrindo novas terras ele, neste processo, tratou de demarcar as novas regiões e a assegurar sua posse sobre elas. Isso ocorreu na chegada dos homens à Europa há milhares de anos atrás e mais explicitamente com relação às Américas e a África do século XV ao XVIII, a chamada época das grandes navegações. A Antártica continental, por sua imensa distância das metrópoles europeias e principalmente pelas suas baixíssimas temperaturas e baixa perspectiva de retorno econômico, escapou deste processo colonialista europeu de forma relativamente incólume até meados do século XX.

No imediato período do pós-guerra, já estava claro para as maiores potências, EUA e URSS, que havia chegado a hora da Antártica. Ali uma disputa feroz por seus recursos naturais tinha o potencial para disparar um novo ciclo de conflito internacional e derramamento de sangue. Foi sob esta ameaça potencial que nasceu a iniciativa do chamado “Ano Geofísico Internacional - AGI”. Este evento ocorreu de julho de 1957 até dezembro de 1958. Ele seria uma iniciativa inovadora de pesquisa geofísica pacífica e cooperativa internacional voltada para aumentar o conhecimento coletivo sobre a Antártica e sobre sua influência nos processos do resto do planeta. URSS, EUA, Austrália, Nova Zelândia, Reino Unido, França e Japão aproveitaram este evento para expandirem e/ou montaram novas estações antárticas naquela época.

Entre os diversos participantes do AGI na Antártica, a Argentina, Chile, Reino Unido, Austrália, Nova Zelândia, França e Noruega eram os países que já haviam reivindicado seus próprios territórios na Antártica a partir do início do século XX. Os três primeiros, inclusive tinham reivindicações superpostas na região da Península Antártica. É evidente que esta espinhosa questão “fronteira” se constituiu na maior ameaça aos planos “cooperativos” para o AGI e para a presença futura dos humanos na Antártica.

A “anomalia histórica”: o Tratado Antártico

Com o sucesso das pesquisas do Ano Geofísico Internacional muitos países “antárticos” resolveram independentemente manter suas estações de pesquisa na Antártica depois de Dezembro de 1958. Para acomodar isso foi proposta a criação de um “Tratado Antártico” que normatizasse as atividades humanas naquela região. Após uma série de reuniões multilaterais realizadas na capital americana, Washington, foi acertado um texto que previa a desmilitarização do continente com a expressa proibição de testes e a instalação de armamento nuclear lá. Adicionalmente foi estipulado que durante a vigência do Tratado as questões de ordem territorial ficariam em suspenso, reconhecendo o fato de que sete países já tinham reivindicações territoriais declaradas e que outros “guardavam seu direito de realizar reivindicações territoriais futuras”. Neste último caso, não estranhamente estavam as duas maiores potências da Guerra Fria: os Estados Unidos e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, atualmente substituída no tratado pela Federação Russa.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=5|limitcount=5}

Mais do que uma estratégia (ou “conspiração”) para manter a “internacionalização da Antártica”, este “congelamento” das questões territoriais se deu, na verdade, como uma solução viabilizadora do Tratado. Sem estas providenciais e sutis ressalvas, o texto final jamais seria considerado amplamente aceitável para assinatura por todas as partes.

A “Teoria da Confrontação” e seu emprego para uma “Antártica Brasileira”

Ao longo dos séculos, em um caso de pontos de vista conflitantes, tratar de definir legalmente a quem pertence determinada terra, ilha ou território, sempre foi uma questão complicada de ser resolvida. No passado, as reivindicações tendiam a serem resolvidas numa ótica estritamente “nacional”. Quem chegasse primeiro, dizia que a terra “não tinha dono” e que a partir daquele momento passava a ser sua. Naturalmente, a tal terra “descoberta” poderia estar “vazia” porque todos os colonizadores iniciais morreram por razões diversas, ou até mesmo porque eles foram mortos/expulsos pelo novo “descobridor”. No fundo, o mais importante era a capacidade individual de cada potência da época de ocupar permanentemente o local e de, em seguida, defender militarmente este povoado dos ataques de nativos e principalmente do assédio das potências europeias rivais. Alguns casos acabaram sendo levados à mediação por terceiras partes neutras, mas isso tendia a ser um artifício característico de países mais fracos. Os mais fortes sempre se apoiaram na potência de seus canhões para demonstrar a

“incontestável validade de seus próprios direitos inalienáveis”.

No entanto, isso tudo nunca impediu que cada parte interessada propusesse sua própria fórmula para tentar justificar a adição de trechos da Antártica ao seu território nacional.

Segundo o Cel Elber de Mello Henriques, no seu livro “Uma visão da Antártica”, os princípios consagrados para um país obter a posse territorial seriam os da: “Descoberta”, “Proximidade Geográfica”, “Segurança”, “Ocupação Permanente”, “Exploração Econômica” e da “Pesquisa Científica”. Quanto mais destes princípios uma reivindicação acumular, mais sólida ela será.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=10|limitcount=5}

Em 1947, a Professora Therezinha de Castro apresentou pela primeira vez um novo sistema de divisão do continente antártico, um conceito extrapolado da “Teoria dos Setores” proposta em 1907 pelo senador canadense Pascal Poirier na sua tentativa dividir o Oceano Ártico entre Canadá, URSS, Noruega, EUA (devido ao Alasca) e Dinamarca (por conta da Groenlândia).

O conceito era bem simples, os “setores” do Ártico que cabiam a cada país se iniciavam sempre nos meridianos mais extremos do seu território nacional continental e como eles convergiam no Pólo Norte, todo o território, continente, ilhas e mar contidos dentro deste imenso “triângulo” pertenceriam, automaticamente, a cada um dos cinco países acima. A despeito de toda a “simplicidade” da ideia de Poirier, até hoje não foi possível se chegar a um acordo para determinar as fronteiras de uma forma universalmente aceita naquele canto do globo.

Leonardo Mattos conta que “o artigo da Professora Therezinha de Castro (Professora do Colégio Pedro II e da Escola Superior de Guerra), conjuntamente com o Professor Delgado de Carvalho (professor do Colégio Pedro II e do Instituto Rio Branco) foi publicado em 1956, na Revista do Clube Militar de número 142, com o título ‘A questão da Antártica’”. A fatia do continente antártico pretendida pelo Brasil pela Teoria abrangia do meridiano que corta a cidade gaúcha de Chuí até aquele que passa pela ilha de Martim Vaz (20° 50' 32”W - 53° 2' 27”W) no meio do Atlântico.

O Brasil e a geopolítica da Antártica e dos Mares do Sul

Written by Felipe Salles

Sunday, 18 August 2013 00:00 - Last Updated Wednesday, 21 August 2013 23:39

Não se pode comprovar até que ponto este artigo influenciou a política exterior brasileira naquela época, mas existem indícios de que o Itamaraty, na pessoa do Chanceler José Carlos Macedo Soares, chegou a convocar os professores Therezinha e Delgado de Carvalho para tratar do tema. De fato, em 30 de julho de 1958 o Itamaraty encaminhou uma nota de protesto à Embaixada americana, em razão do Brasil não ter sido convidado para a conferência de Washington, que ocorreria no ano seguinte.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=15|limitcount=5}

Infelizmente, a proposta brasileira da defrontação no caso da Antártica deixou alguns de seus pontos mais críticos em aberto. Ela por exemplo não entrou no detalhe de como resolver o problema das “interferências” causadas pelos territórios dos países mais setentrionais nas áreas “pertencentes” aos países localizados mais ao norte. Por exemplo, a projeção no continente antártico definido pelas ilhas Falklands/Malvinas, Órcadas do Sul e Sandwich do Sul forçosamente “roubaria” quase que a totalidade do potencial território antártico devido ao Brasil. Isso é: se ilhas sem território continental contarem para o estabelecimento deste tipo de “direito” na Antártica... Outra questão crucial deixada em aberto: se o Brasil abraçasse publicamente a teoria da Defrontação e afirmasse uma ambição por território na Antártica isso nos colocaria em um novo conflito geopolítico direto com os interesses de longa data de argentinos e britânicos naquela região. Uma questão pendente de definição na proposta Teoria da Defrontação é que fim tomariam os territórios que por ventura NÃO tivessem nenhum país no hemisfério sul como “defrontante”? Ficariam eles definitivamente sem dono? Seriam, ao contrário, território “de todos”? Seriam administrados pela ONU, por ONGs?

Finalmente com a recente entrada em vigor da Convenção da ONU para o Direito do Mar, um novo princípio se juntou a estes acima: o do prolongamento submarino da plataforma continental, conceito rapidamente abraçado pelo governo russo por expandir seus domínios no Ártico para mais além dos limites garantidos pela Teoria dos Setores de Poirer. Como isso seria aplicado na Antártica? Será que na falta de um território soberano na Antártica os termos do CNUDM deixariam de ter sentido? Não sendo nem aplicáveis... Realmente são muitas dúvidas ainda no ar.

A ambígua posição brasileira antes do Tratado Antártico

O Brasil despertou muito tarde para a Antártida, não havendo qualquer tipo de debate público sobre o tema durante o Século XIX, ou mesmo na primeira metade do XX. Segundo o CMG

O Brasil e a geopolítica da Antártica e dos Mares do Sul

Written by Felipe Salles

Sunday, 18 August 2013 00:00 - Last Updated Wednesday, 21 August 2013 23:39

(RM1) Leonardo Mattos, encarregado da Seção de Geopolítica da Escola de Guerra Naval e Mestrando em Estudos Estratégicos pela Universidade Federal Fluminense: “A primeira operação brasileira em águas subantárticas, [ocorreu] em 1882, com a Corveta Parnahyba, comandada pelo então CF Luiz Phillipe de Saldanha da Gama. [Ela foi fruto de um] pedido da França para contribuímos nas observações da passagem de Vênus pelo disco solar, mas não representava ainda nenhuma atuação diretamente na Antártica”.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=20|limitcount=5}

Aparentemente a decisão do governo norte-americano em 1959 de não convidar o Brasil para as reuniões que eventualmente formaram o Tratado Antártico gerou bastante desconforto dentro do governo brasileiro. Apenas as delegações dos países que já contavam com suas bases científicas ativas naquele continente é que foram a Washington discutir o tema antártico.

Segundo Leonardo Mattos: “Entender exatamente o que contribuiu para nossa ‘entrada tardia’ no Clube Antártico, é um dos pontos da minha pesquisa. Pelos documentos disponíveis, ainda não está claro o porquê do Brasil não ter alocado recursos para a realização de pesquisas lá na Antártica, por ocasião do Ano Geofísico Internacional, de 1957/1958. Naquela ocasião, a Marinha do Brasil limitou-se a realizar pesquisas no nosso litoral, priorizando as pesquisas oceanográficas e a efetiva ocupação da Ilha de Trindade”. E ele comentou ainda que: “Nessa época, provavelmente, o governo JK estava mais focado na interiorização [do Brasil] e em mudar a capital [para Brasília], mas na minha opinião, não poderíamos ter deixado de participar”.

O Cte Leonardo Mattos explicou: “Muito anos depois, o Deputado Eurípides Cardoso Menezes se tornou o primeiro político brasileiro a se destacar por defender a presença brasileira na Antártica, [...] Eurípides foi deputado federal da ARENA de 1955 a 1975, eleito pelo então Estado da Guanabara. Seu discurso no Congresso, em 28 de novembro de 1970, tornou-se célebre na discussão sobre nossos interesses, e tudo indica que contribuiu para pressionar o governo a tomar uma decisão com relação à Antártica. [Curiosamente] ele era favorável a que não aderíssemos ao Tratado, [mas que] instalássemos independentemente uma base naquele continente, seguindo a teoria da defrontação”.

Outro passo importante foi a fundação do Instituto Brasileiro de Estudos Antárticos (IBEA) no ano de 1972 no Rio de Janeiro. Três anos depois, junto com a ADESG, o IBEA faria uma série de oito palestras com debate explorando os vários aspectos da questão antártica por um grupo

de abnegados pela Antártica composto entre outros pela Professora Therezinha de Castro, por João Aristides Wiltgen, os professores Aristides Pinto Coelho e Prof Eurípides Cardoso e o jurista Clóvis Ramalhete.

Mas a posição de Eurípides, somadas a todas as discussões decorrentes na imprensa sobre este assunto, acabaram contribuindo para que o Presidente Geisel decidisse pela adesão ao Tratado, em 1975. [Ele seguiu] a Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores, que considerava essa a melhor posição para o Brasil, abrindo mão de qualquer reivindicação territorial. Alguns autores atribuem ao então Ministro Chefe da Casa Civil, General Golbery do Couto e Silva, um dos elementos de pressão dentro do governo em prol da adesão, e busca posterior pela posição de membro consultivo com direito a voto.

Tratado Antártico versus o TIAR

Legítimo “fruto” do período da Guerra Fria, o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR) foi assinado em 1947 entre os EUA e 18 países americanos e formava um bloco militar inserido num contexto de uma provável guerra futura entre países alinhados com Washington e outros com Moscou. Este tratado foi assinado mais de uma década antes do Tratado Antártico, no entanto, ele estipulou seus limites geográficos como indo até o Polo Sul, ponto localizado bem além do arquipélago da Tierra Del Fuego, limite geográfico normalmente aceito para a América do Sul. Por esta razão tanto Chile como Argentina invocam o texto do TIAR, que ainda é vigente, para suportar suas reivindicações territoriais na Antártica. Se algum dia o Brasil resolver reclamar uma fatia da Antártica como seu território, nós certamente também usaremos o TIAR como mais um argumento em nosso favor.

A Passagem de Drake: um local de valor geopolítico “pisca-pisca”

Antes da abertura dos Canais de Suez e do Panamá (1914) a Passagem de Drake e o Cabo da Boa Esperança era o mesmo, para a viagem do Atlântico ao Pacífico e o Cabo da Boa Esperança era o mesmo, para a viagem do Atlântico ao Índico. Com a inauguração destas duas obras de engenharia, a importância econômica e a relevância geopolítica do Atlântico Sul e dos mares que circundam a Antártica diminuíram sensivelmente. No entanto, o rápido crescimento do comércio internacional marítimo dos últimos 70 anos gerou uma demanda permanente para navios cargueiros cada vez maiores que, na sua crescente busca por escala e eficiência logística, acabaram por perder a capacidade de passar pelos dois canais artificiais citados acima. Para estes novos navios gigantes bem maiores que os padrões “SuezMAX” e “PanaMAX”, o Estreito

O Brasil e a geopolítica da Antártica e dos Mares do Sul

Written by Felipe Salles

Sunday, 18 August 2013 00:00 - Last Updated Wednesday, 21 August 2013 23:39

de Drake e a rota do Cabo voltaram a ser as únicas opções. Cientes disso, os administradores do Canal do Panamá estão trabalhando para a construção de novas eclusas que aumentarão a boca máxima dos navios de 33,5 para 49 metros. Resta saber se com a abertura das novas eclusas expandidas do Canal do Panamá se o tráfego marítimo internacional voltaria a desenfaturar a rota pelo Drake.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=25|limitcount=5}

ue “A existência, ou não, dos dois canais, na prática, não muda nada. Isto porquê, estas estruturas sempre são passíveis de sofrer algum tipo de ataque por uma potência rival ou grupo interessados na desestabilização de algum ator que seja dependente desses canais. [...] Os Navios-Aeródromos americanos, por exemplo, somente fazem seus "reabastecimentos nucleares" em Newport, na Virginia, na Costa Leste americana. E eles transitarem para e da Costa Oeste, têm que passar pelo Estreito de Drake. Ou seja, a importância estratégica do Estreito de Drake e da Rota do Cabo para a navegação mundial permanecem inalteradas”.

Ironicamente, o recente surgimento dos ataques de piratas no Golfo de Áden, caminho de acesso ao Mar Vermelho, assim como o aumento nos custos de seguros dos navios que passam por ali levou muitas empresas de navegação globais a evitar esta rota, retomando a Rota do Cabo.

O primeiro interesse econômico: a pesca de baleia

O Oceano Antártico entrou definitivamente no imaginário popular europeu a partir do início do século XX, quando a indústria baleeira internacional, seguindo os animais em sua migração anual em direção ao sul, passou a explorar ali a população de baleias e outros cetáceos comercialmente “viáveis”. Mas como nem tudo da baleia tinha valor, como a capa de gordura, fábricas foram montadas em terra para “processar” as carcaças das baleias capturadas. É por esta razão que existem praias nas ilhas sub-antárticas britânicas que são totalmente cobertas por ossos de baleia, uma visão verdadeiramente macabra. Na ilha Signy, uma das ilhas Órcadas do Sul, ainda existe uma placa histórica que documenta a pesca de um total de 118159 baleias naquele local entre 1911 e 1930. Atualmente, após quase terem sido levadas à extinção, finalmente a pesca de baleias foi proibida, colocando toda população de baleias sob a proteção de acordos internacionais.

A maior reserva de água potável do planeta, e daí?

Mas o que tornaria nosso interesse ampliado pela Antártida um bom negócio? Sem dúvida as riquezas minerais são um ponto muito atraente para qualquer interessado na Antártica. Começemos esta análise olhando para uma das “riquezas” mais obviamente abundantes da Antártica, a água potável.

A demanda crescente por água potável é listada por muitos autores como uma clara razão para qualquer país priorizar uma presença na Antártica, no entanto, por enquanto é muito difícil quantificar o custo-benefício de uma operação de larga escala para mineração e distribuição global de água doce extraída da Antártica. Os impactos ambientais de uma frota de navios “geleiros” carregando grandes “fatias de iceberg” da Antártica para hipotéticos clientes em países desérticos milhares de quilômetros de distância precisariam ser profundamente avaliados. Uma pergunta vem imediatamente à cabeça, assumindo que o hipotético iceberg chegue a Doha no Qatar, qual o processo industrial necessário para processá-lo e extrair esta puríssima água potável? Um dique seco? Outro problema claro de se ver desde agora nesta solução seria o desequilíbrio no frete, uma vez que ainda que potencialmente exista um volume de carga da Antártica para o mundo, fica difícil identificar qualquer carga economicamente viável de retorno para a Antártica. Sem isso o custo do frete dos icebergs seria dobrado. Se o valor da água como commodity ainda é algo questionável, olhemos agora para algo de valor mais inquestionável, o petróleo.

Petróleo e outros minerais

Cerca de 150 milhões de anos atrás, um gigantesco quebra-cabeça começou a se desmanchar. O processo tectônico na superfície da terra quebrou o antigo supercontinente de Pangea e movimentou o que sobrou pelo globo, fundindo alguns destes pedaços em novos continentes. Hoje sabemos com grande grau de certeza exatamente contra quais outras “peças” do quebra-cabeça continental as costas do continente antártico costumavam estar conectadas. O pedaço que eventualmente viria a ser o continente antártico ficava “encaixado” entre a costa leste da África, a Índia e o lado sul da Austrália. Naquela época a Austrália ficava posicionada bem sob o Equador, apresentando um clima muito mais quente com fauna e flora abundante. Por isso já sabemos, por extensão, que tipos de depósitos minerais deverão existir em cada um dos cantos da Antártica. Não sendo estranho que justamente este tipo de informação não seja compartilhada abertamente entre os cientistas dos diversos programas antárticos nacionais.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=30|limitcount=5}

Apoiado em seus anos de experiência na Marinha do Brasil Leonardo Matos explica q

Segundo o site CoolAntarctica.com, reservas consideráveis de ouro, prata, cobalto, cobre, cromo, minério de ferro, molibdênio, manganês, níquel, chumbo, titânio, urânio, zinco e carvão já foram identificados na Antártica até hoje. Ainda que o tema da exploração mineral comercial no continente gelado prudentemente não tenha constado do Tratado Antártico original ele acabou sendo um dos aspectos centrais do posterior Tratado de Madri (Protocolo da Proteção Ambiental do Tratado Antártico) que versou exclusivamente sobre a segurança ambiental contra danos derivados da presença humana naquele continente. Como mencionado no caso da água, o alto custo da logística de mineração, resultado da combinação das baixas temperaturas e das imensas distâncias existentes entre a Antártica e os vários mercados consumidores, é o principal empecilho ao aproveitamento econômico destas riquezas naturais.

Em relação ao petróleo, diz o comandante Mattos: “conhecimento que [o Brasil tem] em exploração em águas profundas [equipamentos de bombeamento instalados no solo marítimo com FPSOs na superfície conforme usado nos poços de petróleo do nosso Pré-Sal] é, sem dúvida, uma vantagem competitiva, mas não vamos esquecer [...] que os grandes icebergs antárticos, muito maiores do que os do Ártico serão os maiores inimigos das possíveis plataformas de petróleo”. Ele argumenta: “Não acredito que o petróleo seja o mais importante, mas sim minerais de alto valor comercial, e mais difíceis de encontrar em outros lugares como é o caso dos minerais conhecidos como ‘terras raras’. [Também não creio em uma] correlação entre reivindicação territorial e exploração mineral na Antártica. Se a relação custo-benefício passar a indicar a validade pela exploração não apenas de petróleo, mas de minérios de alto valor comercial, na Antártica, os países de maior peso geopolítico, como [...] EUA, China e Rússia, serão os primeiros a mudar as normas do tratado para permitir essas explorações. O problema é que, hoje, economicamente, não vale a pena essa exploração, considerando os elevados custos envolvidos”.

Fitoplâncton: o verdadeiro “pulmão” da terra

Presente em todos os oceanos, as diversas espécies dos microscópicos fitoplanctons constituem-se na principal forma de vida marinha vegetal marítima. Metade da fotossíntese que ocorre no planeta é realizado pelo fitoplâncton, por isso é dele a, nada desprezível, responsabilidade pela liberação de metade do oxigênio produzido a cada ano na terra. Devido

à importância do fito plâncton para a vida na terra, qualquer risco maior de poluição causada pelos humanos no oceano antártico tem o potencial de ameaçar a nossa própria existência no planeta. O fitoplâncton é microscópico e não pode ser visto individualmente ao olho nu se constituindo na base da cadeia alimentar dos mares austrais. Plâncton não é uma [única espécie mas uma enorme quantidade de formas de vidas distintas que não tem a capacidade de nadar sozinha fazendo com que ele seja constantemente arrastado pelos ventos e pelas correntes marítimas.

O Zooplâncton, é o degrau seguinte desta cadeia. Ele é o plâncton de origem animal que, se por um lado se alimenta do fitoplâncton, por outro serve de principal fonte de alimento para todas aquelas baleias que no lugar dos dentes normais apresentam uma espécie de filtro cartilaginoso que continuamente captura o alimento e deixa passar a água do mar. Por estas razões as áreas do oceano que são ricas em plâncton, como todo o Oceano Antártico, a faixa de transição entre o Oceano Ártico e o Atlântico e o Pacífico, assim como a costa oeste das Américas, automaticamente se tornam áreas de alta concentração de peixes.

Krill: a maior “bio-riqueza” da Antártica

Muito além dos mamíferos marinhos cuja caça primeiro trouxe os pescadores europeus à costa da Antártica no século XX, das diversas espécies de peixes e dos pingüins, uma das espécies vivas mais importantes economicamente na Antártica hoje são os pequenos crustáceos de cerca de cinco centímetros de comprimento conhecidos como Krill. Alimento primário das grandes baleias, peixes e pinguins esta fonte de proteína marítima já é utilizada industrialmente como alimento animal e alimento para fazendas de aquacultura. No Japão, no entanto, o Krill é considerado uma iguaria para alimentação humana e tem o potencial de virar uma das mais importantes fontes de proteína para consumo humano num planeta que hoje (2011) já tem mais de sete bilhões de pessoas e que alcançará os oito bilhões já em 2027. Só para se ter uma idéia da oportunidade que representa o krill, cientistas imaginam que o peso total apenas da espécie antártica existentes nos oceanos meridionais deve se localizar na casa de 500 milhões de toneladas, ou, cerca do dobro do peso de todos os seres humanos combinados. Existem ao todo 85 espécies distintas de krill no mar e entre 150 e 200 mil toneladas são pescadas a cada ano. Mas a pesca do krill tem a peculiaridade de não exigir qualquer tipo de infraestrutura em terra. Nos dias de hoje, os grandes navios pesqueiros de longo alcance, especialmente os da China, Japão e da Espanha; são verdadeiras fábricas flutuantes que armazenam o fruto de sua atividade em grandes freezers entregando à indústria local a proteína congelada separada e em caixas.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=35|limitcount=5}

A compra e venda de territórios geograficamente definidos nos dias de hoje

Haiti, Alasca, Território da Louisiana, a Flórida, o Acre... Estes territórios têm em comum entre si o fato de que eles trocaram de mãos entre as potências coloniais, em troca de dinheiro ou outros territórios. Não foram adquiridos com presa de guerra, ou mesmo por efeito da arbitragem de alguma outra potência da época. Foram territórios que por alguma razão foram considerados indefensáveis e/ou de limitado valor por seus donos e foram transferidos para outras partes que os consideravam atraentes.

Mas por que este tema é pertinente aqui? Se considerarmos uma adoção ampla no futuro do conceito de Defrontação em relação aos territórios antárticos pelos demais países do hemisfério sul, isso automaticamente criaria um grande número de países com “direitos” sobre aqueles territórios. Muitos destes países, especialmente os africanos, provavelmente não teriam condições econômicas para se beneficiar direta e independentemente destas novas fronteiras, e isso os colocaria diante de novos desafios e de novas oportunidades.

A primeira hipótese seria o país em desenvolvimento se associar a um país maior, como os EUA, França ou Reino Unido, ou até mesmo o Brasil, visando realizar esta exploração econômica ou hipoteticamente poderia haver uma venda sumária do território a outra nação. Seria uma forma rápida para um país pobre (ou, mais provavelmente, de seus líderes políticos) colocar rapidamente uma bolada no bolso e se livrar dos problemas ligados à manutenção deste território longínquo. Qual seria a reação dos países mais desenvolvidos? Será que com esta opção de comprar “legalmente” território antártico eles acabassem aceitando e abraçando a aplicação da teoria da Defrontação no Antártico?

Estamos ainda algo longe de um momento onde tal processo possa ocorrer, mas é recomendável acompanharmos o que vai acontecer hoje em dia com as muitas pequenas ilhotas que existem espalhadas pelos oceanos a fora. Especialmente agora que pelos termos da Convenção da ONU para as Leis do Mar estas ilhotas foram “enriquecidas” com suas próprias Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE) de até 300 milhas náuticas.

Recentemente a compra e venda de território entre nações soberanas tem perdido espaço, mas está bem claro que existe ampla jurisprudência histórica que seria imediatamente invocada caso ressurgisse o interesse por isso. Os britânicos, por exemplo, hoje arvoram sua

decisão de não negociar a posse das Ilhas Malvinas com a Argentina no fato de isso ser “contrário à vontade de seus atuais moradores”, mas no passado esta “opinião” raramente era solicitada antes das transferências de território soberano. Um fato, no entanto, era comum a todos os casos citados anteriormente, a posse de facto do território em questão já estava efetivamente se transferindo paulatinamente do “vendedor” para o “comprador” independentemente de sua vontade. A entrada continuada de colonos do futuro “comprador” e a incapacidade militar do então proprietário de interromper definitivamente este fluxo invasor difuso, muito em breve causaria a perda do direito “de jure” do futuro vendedor. Sob esta ótica, o valor pago na venda na realidade se transformava finalmente em uma forma de “indenização”, de “ressarcimento” por obras previamente realizadas naquele território perdido por seu primeiro dono. Além de que, naturalmente, o acordo “de venda” explicitamente sepultar qualquer pretensão legal futura da parte vendedora.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=40|limitcount=5}

O Comandante Leonardo Mattos da Escola de Guerra Naval acredita que como o Tratado Antártico não tem data para expirar que “não seja necessário que o Brasil reivindique território na Antártica [...] pois ainda não temos peso geopolítico suficiente para confrontar EUA e Rússia [neste ponto]”. E ele elabora dizendo que: “Não vamos esquecer que as reivindicações territoriais argentina e chilena foram respeitadas no Tratado, mas não [foram] reconhecidas. Na prática, [elas] nada significam para a comunidade internacional, bem como as reivindicações dos outros cinco países”. No nosso caso, “o Brasil nunca reivindicou território, formalmente, e não vejo nenhum indício e nem concordo que isso venha a ocorrer a curto/médio prazo”.

Cooperação ou competição por uma “Antártica Sulamericana”?

Existe um conflito latente entre as reivindicações chilena e argentina mas “a parceria brasileira com os programas antárticos argentino e chileno vem desde que o Brasil decidiu enviar sua primeira expedição, em 1982. Naquela ocasião, tanto Argentina, como o Chile deram efetivo apoio, não apenas em termos de reuniões prévias com nossos militares, bem como embarque de oficiais no ‘Barão de Teffé’ para auxiliar na primeira viagem”, conta o Cte Mattos. Segundo ele, o Peru, que deseja estabelecer uma base permanente na Antártica já pediu o apoio brasileiro. “A cooperação entre os países na Antártica é obrigatória. Na tragédia ocorrida em nossa estação, em fevereiro do ano passado, a participação de [...] argentinos e chilenos foi de fundamental”.

O Brasil e a geopolítica da Antártica e dos Mares do Sul

Written by Felipe Salles

Sunday, 18 August 2013 00:00 - Last Updated Wednesday, 21 August 2013 23:39

Desde a sua criação, em 1990, o Brasil participa, com Argentina, Chile, Uruguai, Equador, Peru e Venezuela (observador), das reuniões anuais de Administradores de Programas Antárticos da América Latina (RAPAL). Este é um fórum de coordenação sobre temas científicos, logísticos e ambientais na região antártica [com] a XXIII Reunião ocorrendo no Rio de Janeiro.

E se algum dia houver uma “militarização da Antártica?”

A hoje quase lendária expedição da Alemanha Nazista à Antártica em 1939 gerou toda sorte de especulações sobre as desejadas atividades militares nazistas antes, durante e até mesmo depois do fim da Segunda Guerra. Estas histórias inspiraram pesquisadores sérios como Colin Summerhayes, da Universidade de Cambridge, a desmistificar por completa estas “lendas urbanas” modernas. Mas ficou a dúvida, seria a Antártica passível de acomodar operações militares? Porque o Tratado Antártico textualmente limita as atividades bélicas naquele continente se isso não fosse um a “boa idéia”?

Mattos revela que “ainda não existe um estudo da evolução do pensamento militar brasileiro sobre a Antártica, mas este tema é recorrente nos trabalhos dos cursos de estado-maior. A maioria deles com algum enfoque histórico sobre a presença brasileira lá [e outros] opinando [...] que o Brasil deve continuar e incrementar sua presença naquele continente. Como valor militar para o Brasil devemos ressaltar que a Antártica defronta duas das rotas marítimas mais importantes para o transporte marítimo brasileiro. Para a China e para a Índia.[...]

Ele afirma que em termos de planejamento militar sempre é considerado as “possibilidades do inimigo”, e não apenas as suas “intenções”. Se hoje, a Antártica se encontra “protegida” em termos de operações militares e da instalação de bases militares, isso não quer dizer que ela não venha a ser utilizada assim no futuro. O Brasil é o sexto país mais próximo do continente antártico e só por isso, ele já seria relevante para qualquer estado em termos estritamente militares.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=45|limitcount=5}

Num hipotético cenário de colapso do Tratado Antártico, seguido por um processo de “corrida internacional para a Antártica” com a inevitável militarização das presenças estrangeiras tudo muda, e dificilmente o Brasil poderia se dar ao luxo de ignorar este processo que ocorre bem

O Brasil e a geopolítica da Antártica e dos Mares do Sul

Written by Felipe Salles

Sunday, 18 August 2013 00:00 - Last Updated Wednesday, 21 August 2013 23:39

na sua área de interesse global. Devido à posição extra-remota da Antártica, um controle do tráfego marítimo contínuo seria o primeiro passo de qualquer presença/domínio militar naquela região. É evidente que o ponto ideal para se montar uma “barreira” no Estreito de Drake, usando aeronaves e navios, tende sempre a ser o sul da Patagônia, e não o norte da península Antártica. Fato este muito bom para as forças armadas da Argentina e do Chile, mas ruim para todos os demais interessados naquela região.

Mas assumindo que o país interessado não seja nenhum destes dois, então, do ponto de vista de operação e manutenção seriam inúmeros os problemas para um país que decida montar uma ou mais bases aeronavais na Antártica. Leonardo Mattos conta: “Não será qualquer país que conseguirá manter bases militares permanentes na Antártica, uma vez que as condições meteorológicas por lá são as mais exigentes no planeta. Mas, mais do que o impacto direto do frio sobre homens e navio, sistemas de bordo, etc., o maior desafio será sempre o da manutenção do apoio logístico à estas bases”. O país dono da base militar terá que ter meios próprios para garantir o fornecimento contínuo e ininterrupto de suprimentos, incluindo comida, armamento e, principalmente, combustível à sua base. Esse é sem dúvida o grande desafio para todos que lá possuem bases. Sem combustível os navios param de operar e, pior, na Antártica não se produz calor o que rapidamente inviabilizaria a vida humana na base.

No mar, os navios a serem usados para a patrulha regular do Estreito de Drake teriam que ser de grande deslocamento, maiores que 5000 toneladas. Navios menores que isso sacrificariam sua tripulação ao ponto de dificilmente ser capaz de conseguir cumprir sua missão nem mesmo ficar no mar por mais tempo. Como o correspondente da ALIDE descobriu na sua volta da Antártica, os principais efeitos dos mares pesados são a incapacitação de sua tripulação

Na nossa teórica “base naval antártica”, a simples formação de gelo pelo congelamento da água do mar já faria com que estruturas banais como um píer ou cais de concreto se tornem um significativo desafio de engenharia em si. Segundo os membros da CIRM da Marinha explicaram a ALIDE, um cais normal dos que se usa no Brasil, teria suas pernas destruídas pelo gelo a cada inverno, produzindo um custo de manutenção inaceitável.

Como a outra matéria de ALIDE sobre a Antártica claramente demonstra, o clima lá, certamente, geraria toda a sorte de dificuldades operacionais para a operação de forma regular de aeronaves de patrulha marítima e de caças de defesa das instalações. As formações de nuvens que até durante o verão cobrem a região sempre dificultariam a identificação precisa (visual) dos navios que ousassem passar pelo Drake.

O Brasil e a geopolítica da Antártica e dos Mares do Sul

Written by Felipe Salles

Sunday, 18 August 2013 00:00 - Last Updated Wednesday, 21 August 2013 23:39

Aeronaves que pousam na Antártica forçosamente usam pistas de gelo “azul” (compactado) e não pistas de asfalto tradicional. Aeronaves adequadas a localidades rústicas, como C-130 Hércules (e futuramente o KC-390 brasileiro), são usadas regularmente nos voos antárticos, mas existem vôos de aeronaves militares ainda maiores voando para lá: os C-17 e C-5 americanos e os Il-76 russos. Voos turísticos para a Antártica já foram realizados até mesmo em aeronaves mais banais, como o Airbus A320.

Países com experiência de operação de caças em pistas inclementes existem vários, mas, em pista de gelo apenas os da Força Aérea Soviética demonstrou ter operado assim. Na época da Guerra Fria...

Hoje quando as aeronaves de carga vão à Antártica elas não desligam seus motores um minuto para evitar o risco de que algum líquido do sistema de combustível, lubrificação ou refrigeração resolva congelar naquelas temperaturas extremas. Se isso acontecesse a aeronave ficaria presa por lá. Uma base aérea permanente, com aeronaves de caça, mas especialmente aviões de patrulha marítima e de carga/logística exigiria, necessariamente, grandes hangares climatizados e com imenso consumo de energia para manter as temperaturas do ambiente de trabalho num nível aceitável para os seres humanos. Diferente da atual base de pesquisa brasileira instalado na Ilha Rei George, as bases estrangeiras existentes no interior do continente são instaladas **SOBRE** o gelo, e muitas delas, ao longo dos anos, simplesmente afundaram sob o efeito indireto do seu aquecimento interno. Imaginem o desafio de se construir e manter operacional uma estrutura do porte de um Hangar que acomode vários Hércules...

Além dos caças, a defesa da hipotética base militar antártica pode, e deveria, ser feita com sistemas de mísseis antiaéreos, mas, o fabricante precisará garantir que alguns elementos críticos, como o material do combustível, foi projetado para resistir sem maiores riscos às temperaturas extremas. Tendo isso em mente, muito provavelmente as Indústrias Russa e Sueca, por razões óbvias, seriam as apostas mais seguras para o seu fornecimento.

Concluindo, a operação de uma base militar antártica pediria uma cauda logística imensa que obrigaria à montagem de comboios marítimos regulares que cruzariam o Atlântico, Índico ou o Pacífico acompanhados por navios de escolta bem armados que teriam que estar preparados para enfrentar ameaças de toda natureza, aéreas, submarinas e de superfície. Sem estes comboios o custo da logística explodiria exponencialmente ao se usarem aeronaves. Para se ter uma ideia o preço do litro de diesel transportado por aeronaves aumenta por um fator de sete vezes apenas entre as bases americanas localizadas na costa da Antártica (McMurdo) e a base Amundsen-Scott localizada no Polo Sul. No final, a questão proposta neste capítulo vai

sempre se resumir ao seu custo-benefício. Talvez a “não-militarização” decidida lá no Tratado Antártico de 1959 tenha derivado desta absoluta certeza de inviabilidade econômica.

Se, como vimos acima, uma solução militar mais tradicional geraria dificuldades e riscos possivelmente incontornáveis, as novas tecnologias que agora chegam às forças armadas brasileiras podem, ao contrário, nos abrir novas oportunidades. Se a desejada “barreira” ao tráfego marítimo na Passagem de Drake for composta de uma combinação de submarinos de propulsão nuclear, patrulhando bem abaixo das águas turbulentas, com aeronaves não-tripuladas de longo alcance potencialmente (UAV/VANT) isso possivelmente resolveria todas as limitações operacionais identificadas acima. Vários países se encontram desenvolvendo UAVs/VANTs especializados para patrulha marítima oceânica, nos EUA, por exemplo, a Marinha está testando o MQ-4C Triton, um derivado do grande UAV a jato Northrop MQ-4 Globalhawk, especialmente configurado para operar sobre o mar. Se a premissa brasileira fosse operar uma aeronave deste tipo sobre o Drake sem a colaboração de argentinos e/ou chilenos, a propulsão a jato seria conveniente para vencer rapidamente a grande distância entre sua hipotética base no sul do Brasil e a zona de patrulha. Ao contrário, se a operação fosse em cooperação com estes dois países, operando desde Punta Arenas ou de Ushuaia, um modelo mais simples, talvez com propulsão turboélice, passaria a ser plenamente factível. Neste cenário o UAV agiria como um “olheiro” e o submarino, por sua vez atuaria a partir de suas informações aéreas como o elemento “atirador”.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=45|limitcount=5}

A Corrente Circumpolar Antártica, uma das correntes marinhas mais largas e profundas do planeta, circunda constantemente o continente branco na direção oeste-leste sob o efeito dos ventos e da rotação do planeta, passando pelo Drake e pelo Cabo da Boa esperança. O Cte Leonardo Mattos lembra que: “submarinos nucleares em trânsito entre oceanos também usam largamente essas duas rotas”. Bingo!

Este tipo de análise elaborada sumariamente aqui, deve-se ressaltar, jamais deve prescindir de uma compreensão ampla de que se o Brasil por ventura venha a unilateralmente decidir por “adquirir território soberano” na Antártica, isso nos exigirá naturalmente uma análise prévia bastante mais complexa contrapondo as vantagens e os riscos desta decisão. Os riscos especialmente ocorrerão muito mais rapidamente no plano geopolítico internacional antes de se estender para o estrito plano militar/bélico. Mas que uma vez tomada a decisão, ela nunca se sustentará sem a capacidade efetiva de defender os interesses brasileiros por meios militares capazes de se contrapor aos interesses conflitantes de países com muito maior tradição militar do que a do nosso país.

O futuro

Leonardo Mattos acredita que: “O melhor para o BRASIL [seria] incrementar ainda mais nossa presença na Antártica. Devemos pensar, após a prontificação da nova Estação Comandante Ferraz, na construção de outra base, talvez fora da Península Antártica, e de preferência, com capacidade para pouso de nossos C-130. A dependência do apoio dos chilenos para pouso de nossas aeronaves não me parece o melhor, pois não nos assegura independência de operação na região. A aquisição de um novo navio com capacidade de operações no gelo também me parece importante”.

Desde 12 de janeiro de 2012 a Universidade Federal do Rio Grande do Sul através do seu Centro Polar e Climático (CPC) já conta com o Criosfera 1, um contêiner científico 100% automatizado no interior do continente. Instalado na localidade 84° S 79° 29' 39" O , a apenas 670 km do Polo Sul e 2500 km ao sul da Base Comandante Ferraz o Criosfera 1 envia dados meteorológicos e científicos via satélite para o laboratório do INPE (Instituto nacional de Pesquisas Espaciais) em São José dos Campos. O módulo de pesquisas é moivido por células solares e geradores de energia eólica. Junto com a UFRGS e o INPE participam deste programa a UFRJ, a UFF, a Universidade Federal de Viçosa, o Observatório Nacional e o INaCh – o Instituto Antartico Chileno.

Para o Mattos: “A melhor maneira de garantirmos voz em futuras discussões sobre o atual regime antártico é aprofundando nossas pesquisas e ampliando nossa presença física. China e Índia, [...] dois parceiros nossos no chamado BRICS, estão seguindo nesse caminho. [Aceitos] como membros consultivos na década de 1980, [...] hoje, possuem programas antárticos mais robustos que o nosso. A China já possui três bases lá, e a Índia, duas”.

O professor da EGN termina seu comentário dizendo que: “o fato de ser impossível prevermos o futuro para além dos próximos 50 anos, me parece mandatária uma presença mais forte do Brasil na Antártica, aconteça o que acontecer. Entendo bem as diversas carências que ainda possuímos como nação, na educação, na saúde, na infraestrutura, mas não devemos descuidar da Antártica por ser um local que pode ser chave para a solução de diversos problemas futuros da humanidade. Estamos num momento em que ouvimos novamente falar em expedições para Marte e em ‘colonização na Lua’! Não parece mais razoável que antes de ‘colonizarmos a Lua’, pensássemos em colonizar a Antártica”?

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=50|limitcount=5}

Para Leonardo Mattos, caso ainda duvidemos da importância da Antártica para o Brasil, devemos nos perguntar, então, qual é a motivação dos Estados Unidos, em plena recessão econômica, de manter um programa anual de 350 milhões de dólares, com três bases permanentes, sendo que a Base de Mc Murdo, sozinha, abriga até 1300 pessoas? E ele conclui perguntando: “Só pra comparar, nossa nova estação, quando pronta, terá a capacidade máxima de abrigar 60 pessoas! Por que será que os americanos acham a Antártica um lugar tão importante assim”?

Mas talvez o mais importante é que talvez esteja na hora de retomarmos o exemplo e o espírito daqueles pioneiros da geopolítica brasileira de quase sessenta anos atrás. Pessoas que ousaram “nadar contra uma corrente”, propondo para o Brasil uma postura mais autônoma, mais assertiva e mais centrada nos interesses do nosso país. Esta é uma postura diferente do que vemos hoje em grande parte da nossa academia e no Itamaraty, ambos parecem estar dominados por uma linha de pensamento de forte viés Liberal. Não pretendo por isso dizer que o pensamento Liberal é pior ou inferior ao pensamento Realista, mas, que tão somente, é no contínuo embate de estes dois grupos robustos de pensamento que o Brasil vai poder se conscientizar de seu porte e de seu potencial sem se deixar arrastar pela automática arrogância dos fortes na sua relação com seus vizinhos na América do Sul e da África ocidental.

{phocagallery view=category|categoryid=129|limitstart=55|limitcount=5}

Econômica e geopoliticamente falando, o Brasil de 1956 tem muito pouco a ver com o de hoje. Nosso país cresceu bastante e, como a sexta economia do planeta já pleiteia abertamente com uma cadeira permanente no Conselho de Segurança da ONU. Este sonho não é nada fácil de ser realizado, mas com essa tal “assertividade”, conjugada com a existência de forças armadas bem treinadas e tecnologicamente atualizadas, cada degrau desta nossa ascensão geopolítica tenderá a ficar significativamente mais suave. E caso o Tratado Antártico venha a perder sua serventia para o grupo de nações que o criou talvez esta expansão geopolítica do Brasil acabe passando justamente pelo Continente Branco. Não se pode realmente garantir que Aristóteles teria verdadeiramente cunhado a frase: “a Natureza abomina o vácuo”, mas é certo que a geopolítica moderna igualmente “não tolera um vácuo de poder” como aquele que se criou na Antártica. Alguma coisa irá acontecer por lá, mais tarde ou mais cedo.

O Brasil e a geopolítica da Antártica e dos Mares do Sul

Written by Felipe Salles

Sunday, 18 August 2013 00:00 - Last Updated Wednesday, 21 August 2013 23:39

Livros importantes sobre o Brasil na Antártica

Uma visão da Antártica – Cel Elber de Mello Henriques

Rumo à Antártica – Prof Therezinha de Castro

Nos Confins dos Três Mares... a Antártida - Aristides Pinto Coelho

Sites interessantes para aprofundar as pesquisas sobre a Antártica:

<http://www.scar.org/information/statistics/>

http://www.coolantarctica.com/Community/antarctic_bases.htm

http://www.ats.aq/index_e.htm

<http://www.usap.gov/>

<http://www.ufrgs.br/ufrgs/noticias/expedicao-criosfera-leva-modulo-cientifico-brasileiro-para-o-interior-da-antartica>

O Brasil e a geopolítica da Antártica e dos Mares do Sul

Written by Felipe Salles

Sunday, 18 August 2013 00:00 - Last Updated Wednesday, 21 August 2013 23:39

Não deixe de ler também a história completa da visita de ALIDE à localidade da Estação Antártica Comandante Ferraz na Ilha do Rei George. São 350 fotos contandop tudpo sobre osm planos da Marinha do Brasil naquela parte do mundo e seus navios de pesquisa antártica, é um conteúdo indispensável para qualquer interessado sobre o continente branco!

