



**OCEANIA SUBDESENVOLVIDA NO MUNDO
GLOBALIZADO: TENSÕES DE UMA REGIÃO
DESARTICULADA**

*UNDERDEVELOPED OCEANIA IN THE GLOBALIZED WORLD:
TENSIONS OF A DISARTICULATED REGION*

*OCEANIA SUBDESARROLLADA EN EL MUNDO GLOBALIZADO:
TENSIONES DE UNA REGIÓN DESARTICULADA*

Gleydson Pinheiro Albano ⁽¹⁾

⁽¹⁾ *Docente do
Departamento de
Geografia, CERES,
Caicó. Universidade
Federal do Rio Grande do
Norte.
E-mail:
[gleydsonalbano@ceres.uf
rn.br](mailto:gleydsonalbano@ceres.uf
rn.br)*

Resumo

As desigualdades regionais têm marcado o âmbito da globalização ao longo do tempo. Atualmente, a Oceania subdesenvolvida e a África Subsaariana destacam-se por serem regiões desiguais e desarticuladas nesse processo. A partir dessa perspectiva, o presente artigo tem como objetivo principal tratar da inserção da Oceania subdesenvolvida no mundo globalizado, considerando os vetores técnicos, elencados pelo teórico Milton Santos, quais sejam, o sistema energético, o sistema de transportes e o sistema informacional, como características do meio técnico-científico-informacional. Para operacionalizar a temática em questão, foram empreendidos levantamentos bibliográficos e pesquisas em institutos internacionais como o Banco Mundial, a Organização das Nações Unidas e o Secretariado da Comunidade do Pacífico. Por fim, constatou-se a desigualdade e a falta de acesso à energia elétrica, à telefonia e, principalmente, à infraestrutura de transporte aéreo e marítimo por parcela significativa da Oceania subdesenvolvida. Além disso, para equacionar tais problemas, sucessivas vezes houve a participação do Estado na propriedade de empresas de celulares, navios e companhias aéreas.

Palavras-chave: Oceania subdesenvolvida. Globalização. Desigualdade.

Abstract

Regional inequalities have marked the scope of globalization over time. Currently, underdeveloped Oceania and Sub-Saharan Africa stand out for being uneven and disjointed regions in this process. From this perspective, this article has as main objective to deal with the insertion of underdeveloped Oceania in the globalized world, considering the technical vectors, listed by the theoretician Milton Santos, namely, the energy system, the transport system and the information system, as characteristics of the technical-scientific-informational environment. In order to operationalize the subject in question, bibliographic surveys and research were carried out on international institutes such as the World Bank, the United Nations and the Pacific Community Secretariat were undertaken. Finally, inequality and lack of access to electricity, telephony and, mainly, to the air and maritime transport infrastructure were found for a significant portion of underdeveloped Oceania. In addition, in order to resolve such problems, successive times there has been the participation of the State in the ownership of cell phone companies, ships and airlines.

Keywords: Underdeveloped Oceania. Globalization. Inequality.

Resumen

Las desigualdades regionales han marcado el alcance de la globalización a lo largo del tiempo. Actualmente, Oceanía subdesarrollada y África subsahariana se destacan por ser regiones desiguales y desarticuladas en este proceso. Desde esta perspectiva, el presente artículo tiene como objetivo principal abordar la inserción de Oceanía subdesarrollada en el mundo globalizado, considerando los vectores técnicos, enumerados por el teórico Milton Santos, a saber, el sistema energético, el sistema de transporte y el sistema de información, como características del medio técnico-científico-informativo. Para poner en práctica el tema en cuestión, se llevaron a cabo encuestas e investigaciones bibliográficas en institutos internacionales como el Banco Mundial, las Naciones Unidas y la Secretaría de la Comunidad del Pacífico. Finalmente, se encontró desigualdad y falta de acceso a la electricidad, la telefonía y, principalmente, a la infraestructura de transporte aéreo y marítimo para una porción significativa de Oceanía subdesarrollada. Además, para resolver estos problemas, en ocasiones sucesivas ha habido la participación del Estado en la propiedad de compañías de teléfonos celulares, barcos y aerolíneas.

Palabras clave: Oceanía subdesarrollada. Globalización. Desigualdad.



1. Introdução

No âmbito da globalização, as desigualdades regionais têm sido, ao longo do tempo, uma marca desse processo. Quanto a isso, atualmente, a Oceania Subdesenvolvida, assim como a África Subsaariana, destaca-se como uma das regiões mais desiguais e desarticuladas. Nesse contexto, o objetivo principal desta pesquisa é tratar da inserção da Oceania subdesenvolvida no mundo globalizado, a partir dos vetores técnicos elencados por Milton Santos, como características do mundo globalizado atual, nomeadamente o meio técnico-científico-informacional.

A princípio, abordaremos o conceito de globalização, o seu processo histórico e o meio técnico-científico-informacional. Em seguida, caracterizaremos a Oceania subdesenvolvida e apresentaremos, de forma sucinta, a inserção dessa região no processo de globalização. Por último, analisaremos a integração dessa região em alguns dos vetores principais do meio técnico-científico-informacional, a saber: o sistema energético, o sistema de transporte e o sistema informacional.

2. Globalização

O termo “globalização”, conforme o Dicionário Aurélio, significa “processo típico da segunda metade do século XX que conduz a crescente integração das economias e das sociedades dos vários países, especificamente no que toca à produção de mercadorias e serviços, aos mercados financeiros e à difusão de informações” (GLOBALIZAÇÃO, 2003).

A esse respeito, o teórico Veiga (2005) indica algumas das principais características da globalização na atualidade: maior interligação econômica nas e entre as nações do mundo; mais desigualdades; ampliação dos problemas transnacionais e transfronteiriços (como a lavagem de dinheiro, por exemplo); maior expansão das formas de gestão internacional (como a Organização das Nações Unidas - ONU e a Organização Mundial do Comércio - OMC); e inédito reconhecimento do caráter planetário da apreensão sobre a decadência ambiental.

Para Bauman (1999, p. 67), “[...] o significado mais profundo transmitido pela ideia da globalização é o do caráter indeterminado, indisciplinado e de autopropulsão dos assuntos



mundiais; a ausência de um centro, de um painel de controle, de uma comissão diretora, de um gabinete administrativo”.

Já Murray (2006) observa que a globalização é uma realidade e que, através dela, tem-se uma reestruturação profunda da sociedade, não se restringindo somente ao viés econômico, mas, sim, ao tripé economia, política e cultura. Ela já vem ocorrendo há tempos, como um processo histórico, ressaltando que este é variável de sociedade para sociedade.

No **Quadro 1**, tem-se a periodização do processo de globalização proposta por Murray, o qual traz dois períodos chamados de “Ondas”.

Quadro 1 - Ondas da Globalização - Uma moldura

<i>Onda</i>	<i>Período (datas aproximadas)</i>	<i>Crises de Reestruturação</i>
Primeira Onda	Globalização Colonial (1500-1945) - Fase Mercantilista (1500-1800) - Fase Industrial (1800-1945)	Revolução Industrial Grande Depressão e Segunda Guerra Mundial
Segunda Onda	Globalização Pós-Colonial (1945 - ...) - Fase da Modernização (1945-1980) - Fase Neoliberal (1980 - ...)	Crise do Petróleo

Fonte: Adaptado de Murray (2006).

A Primeira Onda começa com as Grandes Navegações no século XVI, no início dos Impérios Português e Espanhol. Nessa época, o poder é mais articulado entre os Estados-Nações. Esse primeiro período é dividido em duas fases: a Fase Mercantilista (1500-1800), quando se deu o predomínio do comércio em um sistema chamado “Pacto Colonial”, segundo o qual as colônias estabeleciam relações comerciais exclusivas com as metrópoles; e a Fase Industrial (1800-1945), quando ocorre a consolidação do Capitalismo e a multiplicação da mais-valia, através da utilização das máquinas.

A Segunda Onda ocorre após a Grande Depressão, com o fim da Segunda Guerra Mundial, com a crise dos sistemas coloniais (principalmente dos continentes asiático e africano) e com a descolonização. Nesse segundo período, emergem novas ideias nas esferas cultural, econômica e política, além da criação de instituições supranacionais em nível global como a ONU, o Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT), o Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional (FMI).

Murray (2006) o divide em duas fases: a Fase da Modernização (também pode ser chamada de Fase Fordista), quando o Estado desenvolvimentista promovia as multinacionais



como motores principais da difusão do Capitalismo Global; e a Fase Neoliberal, logo após a Crise do Petróleo que endividou boa parte dos Estados-Nações, sendo o poder estatal desafiado pelas instituições globais supranacionais as quais visam a uma maior penetração do Capitalismo.

Neste momento recente da globalização, existe, preponderantemente, a intensificação das técnicas que integram o mundo de uma forma mais veloz, reduzindo a fricção espaço-tempo e trazendo, concomitantemente, o componente informacional. Esses elementos passam a configurar o próprio espaço, o qual o geógrafo Milton Santos nomeia de meio técnico-científico-informacional¹.

Para esse meio se configurar nos territórios, há a implantação de algumas variáveis tecnológicas. Uma variável básica é a implantação e o aumento da densidade do sistema energético. A energia é fundamental para o meio técnico-científico-informacional, permitindo que funcionem os outros sistemas técnicos os quais vão proporcionar a integração dos lugares com a região e com o mundo, como o sistema de transporte (através dos caminhões, trens, navios, aviões etc) e o sistema informacional (*internet*, telefone, televisão, rádio etc).

A partir da implantação e da difusão dos sistemas energéticos, de transporte e informacionais, tem-se as condições necessárias para a difusão de fluxos financeiros, turísticos, para a implementação de indústrias, para o comércio internacional, entre outros que reforçaram

¹ Santos (2002) traça a evolução das técnicas, do uso do espaço, dos tempos antigos aos atuais da Globalização. Faz a periodização dessa evolução em três momentos distintos: a) o Meio Natural; b) o Meio Técnico; c) o Meio Técnico-Científico-Informacional. a) O Meio Natural (uso corrente pelos povos indígenas desde a Pré-História) é quando a motivação do uso das técnicas era local e utilizada pelo homem sem grandes modificações na natureza. [...] pousio, a rotação de terras, a agricultura itinerante, que constituem ao mesmo tempo, regras sociais e regras territoriais, tendentes a conciliar o uso e a “conservação” da natureza: para que ela possa ser outra vez, utilizada. Esses sistemas técnicos sem objetos técnicos não eram, pois, agressivos, pelo fato de serem indissolúveis em relação à natureza que, em sua operação, ajudavam a reconstruir (SANTOS, 2002, p. 235). Nesse Meio, entende-se que o homem dispunha de um sistema de técnicas rudimentares locais, as quais se harmonizavam com o meio ambiente. b) O Meio Técnico (uso corrente ao longo dos dois últimos séculos) é quando o espaço passa a ser mecanizado. Os objetos que formam esse tipo de Meio não são apenas culturais, mas culturais e técnicos ao mesmo tempo, e a razão do comércio é condição para sua instalação. Uma decorrência da utilização desse Meio é a poluição ambiental, que cresce em função das técnicas altamente poluidoras. “O componente internacional da divisão do trabalho tende a aumentar exponencialmente. Assim, as motivações de uso dos sistemas técnicos são crescentemente estranhas às lógicas locais e, mesmo, nacionais” (SANTOS, 2002, p. 237). Com o surgimento do Meio Técnico, observa-se a mudança em relação à motivação do uso dos sistemas técnicos. Muitos deles começam a apresentar motivações externas à lógica local e até à lógica nacional. É o período iniciado com as Grandes Navegações, quando as metrópoles europeias dominaram grandes Colônias ao redor do mundo, impondo um sistema de troca desigual entre matérias-primas (das suas Colônias) e produtos manufaturados (das metrópoles), e se intensifica com a emergência da Revolução Industrial nos dois últimos séculos. c) Sobre o Meio Técnico-Científico-Informacional, “O terceiro período começa praticamente após a Segunda Guerra Mundial, e sua afirmação, incluindo os países de Terceiro Mundo, vai realmente dar-se nos anos 70” (SANTOS, 2002, p. 238). Vai haver uma profunda interação entre a Ciência e a Técnica, sob a égide do Mercado. E este, graças àquelas, torna-se um mercado global. Nesse período, os objetos técnicos tendem a ser ao mesmo tempo técnicos e informacionais, já que, devido à extrema intencionalidade de sua produção e de sua localização, eles já surgem como informação; e, na verdade, a energia principal de seu funcionamento é também a informação. Nesse Meio, “a ciência e a tecnologia, junto com a informação, estão na própria base da produção, da utilização e do funcionamento do espaço e tendem a constituir o seu substrato” (SANTOS, 2002, p. 238).



a integração do local com o global, inserindo com maior velocidade as regiões mais longínquas nas dinâmicas globais de capitais e investimentos. Com isso, impactaram a assimilação de áreas e de povos a dinâmicas globais que trazem crescimento econômico, mas podem trazer, também, miséria, pobreza, destruição ambiental e desigualdades sociais.

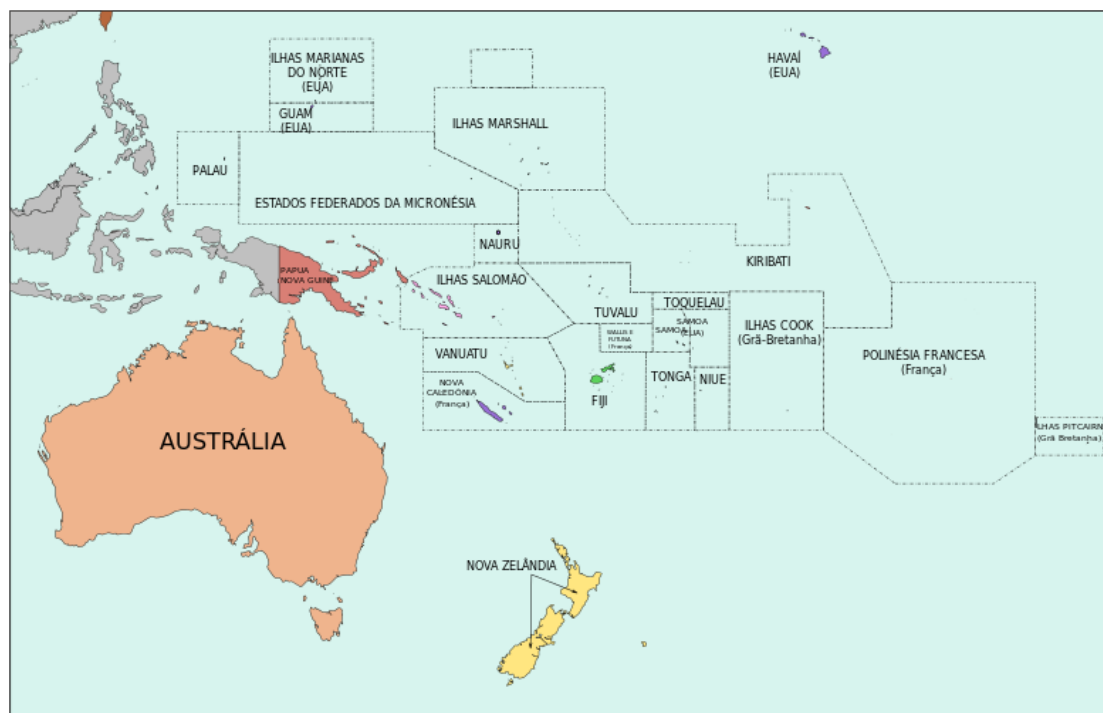
Em vista disso, este artigo propõe a análise da situação da Oceania subdesenvolvida diante da atual globalização, levando em conta as variáveis tecnológicas que reforçam as dinâmicas globais como o sistema energético, o sistema de transporte e o sistema informacional.

3 Globalização e meio técnico-científico-informacional na Oceania: Tensões de uma região desarticulada

3.1 Oceania subdesenvolvida

De acordo com dados da Divisão Estatística da ONU (UNITED NATIONS STATISTIC DIVISION, 2012), a Oceania divide-se em quatro sub-regiões: 1) Austrália e Nova Zelândia - composta dos países desenvolvidos Austrália e Nova Zelândia e da ilha Norfolk (pertencente à Austrália); 2) Melanésia – composta dos países subdesenvolvidos Fiji, Papua-Nova Guiné, Ilhas Salomão, Vanuatu e do território francês Nova Caledônia; 3) Micronésia – composta dos países subdesenvolvidos Kiribati, Ilhas Marshall, Estados Federados da Micronésia, Nauru, Palau e do território de Guam (pertencente aos Estados Unidos, além das Ilhas Marianas do Norte que estão livremente associadas aos Estados Unidos); 4) Polinésia – composta dos países subdesenvolvidos Samoa, Tonga, Tuvalu e dos territórios Samoa Americana (EUA), Ilhas Cook e Tokelau (Nova Zelândia), Polinésia Francesa e Wallis e Futuna (França), Pitcairn (Reino Unido), além de Niue (associado livremente à Nova Zelândia).

Dessas subdivisões, só Austrália e Nova Zelândia é predominantemente considerada região desenvolvida. As outras três ostentam indicadores de países subdesenvolvidos, muitas vezes, equivalente aos africanos (como se observa na Figura 1).

Figura 1 – Mapa Político da Oceania (2014)

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d4/Mapa_oceania.svg

3.1.1 Oceania subdesenvolvida: Melanésia, Micronésia e Polinésia

A Oceania subdesenvolvida está dividida em três sub-regiões - Melanésia, Micronésia e Polinésia -, nas quais está localizada a totalidade dos países subdesenvolvidos da Oceania e, também, as ilhas dependentes da administração das grandes potências. Todas essas ilhas são chamadas de Ilhas do Pacífico pela literatura internacional.

Uma característica marcante das nações subdesenvolvidas da Oceania diz respeito a um quadro de extrema fragilidade na sua autonomia, muitas vezes dependendo inteiramente de outros países (ex-colonizadores), para poder se manter.

Muitas dessas nações subdesenvolvidas têm uma pequena extensão territorial e baixo contingente populacional. Feita a consulta de dados estatísticos no *Secretariat of The Pacific Community* (2019), observa-se que a maioria das nações-ilhas possui minúsculos territórios, pouca população (em alguns países, o número é inferior ao de muitas pequenas cidades brasileiras). Nota-se, também, que têm um Produto Interno Bruto (PIB) muito pequeno, dispendo de um comércio externo frágil, sempre com a balança comercial fechando negativamente devido à dependência crônica das importações (conforme apresentado no Quadro 2).

Quadro 2 – Dados Estatísticos sobre as Ilhas da Oceania (países e territórios)

Países e ranking no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) Global 2019	Pop. (2016-2017)	Superfície (km ²)	PIB Milhares (USD) (2016)	PIB per capita (USD) (2016-2017)	Exportação (USD) Milhares	Importação (USD) Milhares	Saldo Balança Comercial (USD) Milhares
Melanésia							
Ilhas Fiji (98)	884.887	18.273	3.762.984	4.274	1.182.158	2.573.961	-1.391.803
Nova Caledônia (França)	277.000	18.576	8.702.743	31.418	1.483.685	3.091.998	-1.608.313
Papua-Nova Guiné (155)	8.151.300	462.840	19.436.206	2.384	4.754.938	5.578.691	-823.754
Ilhas Salomão (153)	651.700	30.407	1.073.577	1.647	407.743	472.148	-64.405
Vanuatu (141)	272.459	12.281	777.075	2.682	59.780	298.259	-238.480
Micronésia							
Estados Federados da Micronésia (135)	104.600	701	329.896	3.154	34.675	187.692	-153.017
Guam (EUA)	184.200	541	5.793.000	34.177	177.000	2.347.000	-2.170.000
Kiribati (132)	115.300	811	176.720	1.533	6.191	114.684	-108.493
Ilhas Marshall (117)	55.000	181	194.497	4.032	65.300	175.800	-110.500
Nauru	10.800	21	102.619	9.393	49.000	145.999	-96.999
Ilhas Marianas do Norte (EUA)	56.200	457	1.242.000	22.298	20	379.000	-378.980
Palau (55)	17.800	444	305.205	16.262	12.301	177.225	-164.924
Polinésia							
Samoa Americana (EUA)	57.100	199	658.000	11.667	393.146	478.543	-85.397
Ilhas Cook (NZ)	15.007	237	291.588	19.183	16.519	103.781	-87.263
Polinésia Francesa (FRA)	273.800	3.521	4.991.776	18.231	158.267	1.638.825	-1.480.558
Niue	1.611	259	24.938	15.586	1.345	14.064	-12.719
Ilhas Pitcairn (RU)	48	5	2.356	2.353	0	1.252	-1.252
Samoa (111)	195.979	2.935	816.445	4.208	48.451	369.501	-321.050
Tokelau (NZ)	1.499	12	9.897	7.069	0	2.519	-2.519
Tonga (105)	100.651	650	404.811	4.024	19.264	222.388	-203.125
Tuvalu	11.162	26	35.721	3.537	642	20.155	-19.513
Wallis e Futuna (FRA)	11.800	142	130.163	10.938	222	60.336	-60.114

Fonte: *Secretariat of The Pacific Community* (2019)².

Historicamente, a Oceania mostra profundas desigualdades entre os seus países, como se pode observar em relação aos indicadores de desenvolvimento, aparecendo, no Relatório de Desenvolvimento Humano de 2019, com dois países no seletivo grupo de “Muito Alto

² Esses dados estatísticos são de vários anos devido à precariedade do serviço de estatística das nações. Os dados do PIB, de Wallis, foram de 2015; os sobre a balança comercial (exportações, importações e saldo) das Ilhas Marianas foram de 2010, das Ilhas Marshall e das Ilhas Salomão foram de 2011; os demais de 2013 a 2014.



Desenvolvimento Humano” (Austrália em 6º e a Nova Zelândia em 14º) e, ao mesmo tempo, com um país no pior grupo, o de “Baixo Desenvolvimento Humano” (Papua-Nova Guiné em 155º), tendo um dos piores indicadores de desenvolvimento humano do mundo ao lado das nações em conflito e das nações da África Subsaariana. Outro fato é que a Oceania subdesenvolvida tem inúmeros países com IDH considerado médio, muitos deles ficando em situação muito baixa nesse *ranking*, como as Ilhas Salomão (153º), Vanuatu (141º), Micronésia (135º) e Kiribati (132º) (PNUD, 2019).

3.2 Oceania subdesenvolvida e Globalização: Tensões de uma região desarticulada

De forma semelhante ao processo neocolonial africano nos séculos XIX e XX, aconteceu a globalização na Oceania. Desde então, com a Primeira Onda de globalização (ou globalização durante o período colonial), na segunda metade do século XIX, nota-se claramente um sistema de dominação voltado para a fragmentação e fragilização das nações insulares, com a divisão e a separação de territórios da Oceania feitas pelas potências europeias.

Tais divisões operadas pelos impérios europeus separaram povos com identidades étnicas semelhantes e colocaram, no mesmo território, etnias sem identidades étnicas e religiosas, gerando uma situação de conflito em médio prazo. Inclusive, atualmente, ocorrem inúmeros conflitos na região por causa desse processo. Entre eles, está em andamento um para a independência do Oeste Papua (parte Oeste da Ilha de Papua), o qual tem identidade étnica, cultural e religiosa com Papua-Nova Guiné, mas que, na divisão da Ilha de Papua pelos europeus, ficou com o Império Holandês, enquanto Papua-Nova Guiné ficou sob o controle do Império Britânico e do Império Germânico.

Como herança do Império Holandês na região, a Indonésia se apropriou dessa parte do território, gerando um conflito sem precedentes na região, pois o país (principalmente no seu centro de poder em Jacarta) tem religião e identidade étnica completamente diferentes do Oeste Papua, sendo considerado o maior país muçulmano do mundo em população. Já o Oeste Papua tem parte significativa de sua população professando a fé cristã e religiões animistas (VLTCHEK, 2010).

Um outro importante conflito foi a Revolução dos Cocos ou Guerra Civil de Bougainville (1988-1997), que ocorreu pela independência da Ilha de Bougainville, pertencente etnicamente às Ilhas Salomão, sendo incorporada ao Império Germânico e, posteriormente, a Papua-Nova Guiné. Como estopim para esse conflito, questões de identidade étnica e, também, relacionadas à poluição ambiental gerada pela multinacional mineradora Rio Tinto (a qual controlava a mineradora local *Bougainville Copper Limited*, de propriedade britânica e com



acionistas australianos) que explorava de forma agressiva minérios na referida ilha, causando danos às terras, aos rios e aos lagos (FIELD, 1998).

Após a independência da maioria das nações da Oceania subdesenvolvida (Segunda Onda da globalização), bem depois da Segunda Guerra Mundial, houve um reforço na situação de fragmentação, fragilização e dependência dessas nações diante de um mundo globalizado cada vez mais integrado.

Vltchek (2010) observa que essa situação de fragmentação e dependência tem se intensificado com a ação da Austrália, da Nova Zelândia e dos Estados Unidos, que detêm boa parte da ajuda externa na região, além de deterem boa parte das companhias aéreas que servem a região, manipulando o direito de ir e vir.

Esse controle da ajuda externa faz com que essa ajuda seja trocada por políticas de interesse de tais potências para com a Oceania subdesenvolvida. Um exemplo dessas políticas é um acordo de livre associação executado atualmente pelos Estados Unidos na Micronésia, chamado de *Compact of Free Association* (COFA).

Ele envolve os Estados Unidos e três países da Micronésia: Estados Federados da Micronésia, República das Ilhas Marshall e a República de Palau. Em troca de dinheiro e do direito de micronesianos viverem e estudarem nos Estados Unidos, todos os três países, depois de pressão armada e persuasão financeira, aceitaram abrigar as bases militares americanas nos seus territórios (VLTCHEK, 2010).

A esse respeito, os estudiosos Murray e Overton (2011) analisam que a ajuda recebida pelos países mais pobres da Oceania tem grande relevância para a economia deles. Nesse aspecto, alguns tem uma ajuda *per capita* às vezes superior à média gasta pelo governo do país. Nauru, por exemplo, conta com uma ajuda *per capita* externa de 3.007,00 dólares anuais, muito superiores aos 2.145,00 dólares de gastos pelo Estado.

Os mesmos autores afirmam, assim como Vltchek, que esse auxílio, concedido na maioria das vezes pelas potências regionais, Austrália, Nova Zelândia e EUA em consonância com as políticas do Banco Mundial, do FMI e do Banco do Desenvolvimento da Ásia, é condicionado a uma série de políticas de privatização e de abertura comercial.

Dessa forma, analisaremos a situação da Oceania subdesenvolvida no contexto atual da globalização, considerando as variáveis tecnológicas que reforçam as dinâmicas globais (meio técnico-científico-informacional), como o sistema energético, o sistema de transporte e o sistema informacional.



3.2.1 Energia

É estimado que 1.5 bilhões de pessoas no mundo não tenham acesso à eletricidade e que mais 1 bilhão tenham acesso à eletricidade não confiável. O acesso à energia moderna está diretamente ligado à pobreza, uma das metas dos Objetivos do Desenvolvimento do Milênio. Em 2008, 81,3% do suprimento de energia vinha do combustível fóssil (SECRETARIAT OF THE PACIFIC COMMUNITY, 2019).

Em relação à Oceania subdesenvolvida, existe uma grande dependência dos combustíveis fósseis que chegava a 95% do suprimento energético das Ilhas do Pacífico, expondo, assim, a vulnerabilidade econômica desses países. O crescimento dos preços do petróleo entre 2002 e 2008 custou, para a maioria deles, cerca de 10% do PIB, causando grandes impactos em suas economias. Em 2008, quando o custo do barril subiu cerca de 25%, a inflação em Kiribati e nas Ilhas Marshall chegou a 18,6% e 17,5%, respectivamente. Em Fiji, chegou ao recorde de 7,7%. Com isso, houve contração na economia em diversos países, como em Fiji (2,5%), Palau (3%), e nas Ilhas Salomão e Tonga (0,4%) (SECRETARIAT OF THE PACIFIC COMMUNITY, 2019).

Somada a essa dependência, a pobreza energética está espalhada pelos pequenos Estados-Ilhas do Pacífico em desenvolvimento com o baixíssimo acesso à energia elétrica. Estima-se que, cerca de 70% das famílias nessa região, não têm acesso à eletricidade e que 85% não tem acesso à tecnologia de energia limpa para cozinhar. A maioria dessas famílias reside na zona rural. Esses dados são alarmantes, pois revela uma situação equivalente aos da África Subsaariana (DORNAN, 2014).

Essa situação de pouco acesso à energia é agravada pela geografia dessa região. A população dos 14 países insulares independentes do Pacífico está espalhada em dezenas de milhares de ilhas, muitas delas com menos de 100 pessoas. O acesso à infraestrutura, incluindo eletricidade, é limitado fora dos centros urbanos. Outra característica que impede a chegada da energia elétrica nas áreas rurais é a agricultura de subsistência que restringe a possibilidade das famílias em pagar por uma conexão elétrica (DORNAN, 2014).

O acesso à eletricidade varia entre as nações e territórios das Ilhas do Pacífico. Os acessos mais elevados estão em Tokelau, Ilhas Cook e Wallis e Fortuna. Existe um número de microestados em que todas as famílias têm acesso à eletricidade, como Nauru com uma população de cerca de 10.000 pessoas. O baixo acesso à energia elétrica está concentrado em três países: Papua-Nova Guiné, Ilhas Salomão e Vanuatu. Esses três países concentram 84% da população dos 14 Estados-Ilhas independentes do Pacífico (excluindo Austrália e Nova

Zelândia) e possuem os mais baixos níveis de acesso à eletricidade (SECRETARIAT OF THE PACIFIC COMMUNITY, 2019), como visualiza-se no Quadro 3.

Quadro 3 - Acesso à energia elétrica na Oceania subdesenvolvida

País/Território	Acesso à energia elétrica (%)	País/Território	Acesso à energia elétrica (%)
Ilhas Cook	99,5 (2016)	Papua-Nova Guiné	19,5 (2010)
Estados Federados da Micronésia	72,8 (2013)	Polinésia Francesa	95,7 (2012)
Fiji	84 (2009)	Samoa	96,4 (2016)
Kiribati	92,6 (2015)	Ilhas Salomão	55,1 (2015)
Ilhas Marshall	90 (2011)	Tokelau	100 (2016)
Nauru	100 (2013)	Tonga	97 (2016)
Niue	98,7 (2016)	Tuvalu	97,3 (2016)
Nova Caledônia	98,9 (2014)	Vanuatu	57,8 (2016)
Palau	98,3 (2016)	Wallis e Fortuna	99 (2013)

Fonte: *Secretariat of the Pacific Community* (2019).

3.2.2 Transportes

O Sistema de transportes da Oceania carece de infraestrutura. Com exceção da Austrália e Nova Zelândia, a maioria dos países não tem capital suficiente para atualizar e aumentar a infraestrutura, e muitos não conseguem sequer manter adequadamente a que já existe no setor de transportes. Outro problema é a falta de informações estatísticas atualizadas sobre o setor, dependendo, muitas vezes, de órgãos internacionais para a publicação de estudos estatísticos atualizados (PACIFIC REGION INFRASTRUCTURE FACILITY, 2016).

Em vista disso, cabe a apresentação da situação dos dois subsectores de transportes mais importantes da Oceania, o aéreo e o marítimo.

– Setor Aéreo

O desenvolvimento do setor aéreo é essencial para as Ilhas do Pacífico, principalmente porque o turismo se dá por via aérea. Muitos dos países insulares (as pequenas nações sobretudo) não têm recursos suficientes para investirem no setor aéreo a fim de seguir os elevados padrões de qualidade e a segurança, ambos definidos internacionalmente pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO). Visando sanar alguns desses problemas, determinadas agências internacionais fundaram programas de ajuda ao desenvolvimento da infraestrutura aérea para a região, como o Banco Mundial, com o programa *Pacific Aviation Infrastructure Programme* (WORLD BANK, 2017).

Ao se comparar o número de aeroportos a cada 1.000 habitantes, observaremos que a média regional é de 0,09 aeroportos por 1.000 habitantes, inferior à média mundial de 0,19



aeroportos por 1.000 habitantes. Apenas três países estão acima da média: Ilhas Cook, com 0,73 por 1000; Niue, com 0,65 por 1000; e Ilhas Marshall, com 0,28 por 1000.

No começo dos anos 1970, dois grupos de companhias aéreas serviam as Nações-Ilhas com serviços internacionais. O primeiro grupo é formado pelas pioneiras das nações metropolitanas: Austrália (Qantas), Nova Zelândia (Air New Zealand), França (UAT), Canadá (Canadian Pacific) e os EUA (com a Pan American Worlds Airways e a Continental Airlines). O segundo grupo foi formado por companhias aéreas que surgiram com a independência recente das Nações-Ilhas, são elas: Fiji (Air Pacific, atual Fiji Airlines), Samoa (Polynesian Airlines), Nauru (Air Nauru), Papua-Nova Guiné (Air Niugini) (KISSLING, 2000).

Ter uma companhia aérea para as nações-Ilhas do Pacífico era muito importante, pois é um símbolo de independência, traz empregos, transferência de tecnologia e dá suporte ao desenvolvimento turístico. Ao longo do tempo, a maior empresa que atuava na região, a Pan American, *faliu* e outras deixaram a região, principalmente depois do choque do petróleo dos anos 1970, situação que levou muitas companhias a manterem o mínimo de rotas e outras a abandonarem a área. Algumas tentativas foram feitas pelos governos das nações-Ilhas do Pacífico para terem suas companhias nacionais, mas, a maioria se viu frustrada. A exemplo disso, a criação da Niue Airlines em 1990, seguida por seu fechamento dois anos depois por falta de passageiros (KISSLING, 2000).

No momento atual, fatores como desastres naturais e golpes de Estado, além da crise mundial, fazem turistas optarem por lugares mais perto da sua casa, marginalizando ainda mais a região do Pacífico Sul.

No Quadro 4, é possível verificar um panorama do movimento aéreo nos Países-Ilhas da Oceania em 2017. Nota-se que alguns deles ainda contam com suas empresas nacionais fazendo voos domésticos, regionais e até rotas globais, como é o caso de Fiji (conhecido pelo alto fluxo de turistas) que tem a Fiji Airways (Air Pacific), com 10 rotas domésticas, inúmeras rotas regionais e globais para a Ásia e América, consagrando-se como maior *hub* da região (sem contar a Austrália e Nova Zelândia). Também o caso da companhia de Papua-Nova Guiné, Air Niugini, que voa com várias rotas domésticas, regionais e globais, para o Sudeste Asiático e até para o Japão.

Após essas duas maiores, destacam-se outras empresas nacionais que fazem prioritariamente voos domésticos e outras que fazem voos domésticos e regionais. Estão, nesse grupo, empresas como a Northern Air de Fiji (só voos domésticos), Air Kiribati de Kiribati (só voos domésticos), Air Vanuatu de Vanuatu (domésticos e regionais), Nauru Airlines, de Nauru (regionais), Salomon Airlines, das Ilhas Salomão (domésticos e regionais), PNG Air de Papua-



Nova Guiné (somente domésticos), Samoa Airways, de Samoa (regionais) e Real Tonga, de Tonga (somente domésticos).

É importante salientar que várias companhias aéreas de pequenas nações da Oceania são controladas pelo Estado, pelo fato de não serem interessantes para o capital privado. Dentre elas, Air Kiribati, Air Vanuatu, Air Nauru e Samoa Airlines, com 100% de controle estatal.

Quadro 4 - Movimento aéreo nos Países-Ilhas da Oceania - 2017

País (negrito) – Cia Aérea abaixo	Rotas domésticas	Rotas regionais	Rotas globais
Fiji Fiji Link – Fiji Airways	10	Austrália (Brisbane, Sidney, Melbourne, Adelaide), Nova Zelândia (Auckland, Wellington, Christchurch), Ilhas Salomão (Honiara), Vanuatu (Port Vila), Kiribati (Tarawa, Kiritimati), EUA (Honolulu), Tuvalu (Funafuti), Samoa (Apia), Tonga (NUKU'ALOFA, Vava'u)	CHINA (Hong Kong) e EUA (Los Angeles, São Francisco), Singapura.
Nothern Air (Fiji)	8	0	0
Air New Zealand (Fiji)	0	Nova Zelândia (Auckland, Wellington, Christchurch) (non-stop).	Da Nova Zelândia conexões para todo o mundo
Air Vanuatu	0	Porto Vila (Vanuatu)	0
AirCalin		Noumea (Nova Caledônia) Wallis Islands	0
Korean Air	0	0	Coreia do Sul (Seul)
Virgin Austrália	0	Austrália (Melbourne, Brisbane e Sidney)	
Air Niugini	0	Papua-Nova Guiné (Port Moresby)	0
Jetstar	0	Austrália (Melbourne, Gold Coast, Sidney), Nova Zelândia (Christchurch)	
Nauru Airlines	0	Ilhas Marshall (Majuro), Nauru, Kiribati (Tarawa)	0
Solomon Airlines		Ilhas Salomão (Honiara), Vanuatu (Porto Vila)	0
Kiribati Air Kiribati	16		0
Fiji Airways	0	Fiji (Nadi)	0
Nauru Airways	0	Ilhas Marshall (Majuro), Nauru	0
Ilhas Cook Air Rarotonga	8	0	0
Air New Zealand (hub)	0	Nova Zelândia (Auckland), Austrália (Sidney)	EUA (Los Angeles)
Virgin Austrália	0	Nova Zelândia (Auckland)	0
Air Tahiti	0	Polinésia Francesa (Tahiti)	0
Ilhas Marshall Air Marshall Islands	6	0	0
Nauru Airlines	0	Kiribati (Tarawa), Nauru	0
United Airlines	0	Estados Federados da Micronésia (Kosrae, Pohnpei), Guam	0
Ilhas Salomão Salomon Airlines	20	Kiribati (Tarawa), Fiji (Nadi), Vanuatu (Porto Vila), Austrália (Brisbane),	0
Air Niugini	0	Papua-Nova Guiné (Porto Moresby), Vanuatu (Porto Vila), Fiji (Nadi)	
Virgin Australia	0	Austrália (Brisbane)	
Nauru Airlines	0	Nauru	
Fiji Airways	0	Fiji (Nadi)	

Continua...

Estados Federados da Micronésia			
United	4	Guam, Ilhas Marshall (Kwajalein), Palau	
Nauru			
Nauru Airlines	0	Australia (Brisbane), Kiribati (Tarawa), Fiji (Nadi), Ilhas Marshall (Majuro), Estados Federados da Micronesia (Pohnpei), Ilhas Salomão (Honiara)	
Niue			
Air New Zealand		Auckland (Nova Zelândia)	
Palau			
United		Estados Federados da Micronesia (Yap), Guam	Filipinas (Manila)
Papua-Nova Guiné			
PNG Air	24	-	-
Air Niugini	15	Ilhas Salomão (Honiara), Vanuatu (Porto Vila), Fiji (Nadi), Estados Federados da Micronésia (Chuuk, Pohnpei), Australia (Cairns, Brisbane, Sidney),	Japão (Tóquio), Filipinas (Manila), Singapura, China (Hong Kong), Indonésia (Bali)
Qantas		Austrália (Brisbane),	
Virgin Australia		Austrália (Brisbane)	
Philippine Airlines		Filipinas (Manila)	
Samoa			
Fiji Airways		Fiji (Suva, Nadi), EUA (Honolulu)	
Air New Zealand		Nova Zelândia (Auckland)	
Samoa Airways		Nova Zelândia (Auckland), Austrália (Sidney)	
Virgin Australia		Austrália (Sidney, Brisbane)	
Tonga			
Real Tonga	5	-	
Air New Zealand		Nova Zelândia (Auckland)	
Fiji Airways		Fiji (Nadi, Suva)	
Virgin Australia		Nova Zelândia (Auckland), Austrália (Sidney)	
Tuvalu			
Fiji Airways		Fiji (Suva)	
Vanuatu			
Air Vanuatu	22	Austrália (Brisbane, Sidney), Nova Zelândia (Auckland), Nova Caledônia (Noumeia), Fiji (Nadi, Suva), Ilhas Salomão (Honiara), Papua-Nova Guiné (Porto Moresby)	
Virgin Australia		Australia (Brisbane)	
Fiji Airways		Fiji (Nadi, Suva)	
Salomon Airlines		Fiji (Nadi), Ilhas Salomão (Honiara)	
Air Niugini		Ilhas Salomão (Honiara)	
Air Calin		Nova Caledônia (Noumeia)	

Fonte: FIGHTSTATS, 2017.

Um outro grupo na aviação dos Países-Ilhas do Pacífico é dominado pelos países mais poderosos da região, Austrália e Nova Zelândia, e está presente em número significativo de países, principalmente naqueles em que existe uma relação econômica e/ou política mais forte com essas nações. A companhia da Nova Zelândia, Air New Zealand, voa para as ilhas Fiji, Ilhas Cook (relação de dependência política), Niue (relação de dependência política), Samoa e Tonga. Já a companhia com operações na Austrália, Virgin Australia, voa para Fiji, Ilhas Cook,



Ilhas Salomão, Papua-Nova Guiné, Samoa e Tonga. De fato, é grande a influência da Austrália e Nova Zelândia para a aviação das Ilhas do Pacífico, chegando a originar 65% de todos os assentos em voos internacionais com destino a essas Ilhas (se excetuarmos Fiji e Papua-Nova Guiné) (PACIFIC REGION INFRASTRUCTURE FACILITY, 2016).

Dos Estados Unidos da América, somente a United Airlines voa atualmente para os Países-Ilhas do Pacífico, com voos naqueles dependentes politicamente dele (tratados de livre associação), como as Ilhas Marshall, Estados Federados da Micronésia e Palau.

Conforme o **Quadro 4**, alguns países da Oceania têm um volume de voos semanais internacionais muito baixo, ficando quase sem ligações externas por ar, é o caso de Kiribati, Niue, Palau e Tuvalu, com apenas de um a três voos por semana. No caso de Tuvalu, todos os dois voos partem para Fiji, o maior *hub* das Ilhas do Pacífico com 144 voos por semana. Por vezes, fica muito complicado viajar entre essas Ilhas por causa da falta de conexão direta entre elas. Muitas vezes, o usuário do transporte aéreo precisa fazer conexões demoradas na Austrália ou na Nova Zelândia para ir de um País-Ilha a outro, comprometendo a integração regional deles.

- Setor Marítimo

O transporte marítimo é crucial para a economia e para o desenvolvimento da região do Pacífico, dado como os países são geograficamente dispersos e como o transporte aéreo tem custo alto, principalmente para transportes de cargas. Apesar da importância do transporte marítimo para os países da Oceania subdesenvolvida, o volume de comércio é relativamente baixo (representando apenas cerca de 1% do transporte marítimo global), com as importações a excederem as exportações, e há problemas com a segurança naval no ambiente doméstico, com o baixo nível de manutenção dos navios.

Os principais parceiros comerciais da Oceania subdesenvolvida são Austrália e Nova Zelândia (no Sul) e os Estados Unidos e portos asiáticos (no Norte). Existem alguns *hubs* de transbordo (por exemplo, em Fiji) onde a carga é recebida e depois enviada para outros países menores fora das principais rotas de envio.

Esses centros continuam a melhorar a infraestrutura em seus portos em resposta a essa oportunidade. No entanto, a situação doméstica em muitos países continua a precisar de desenvolvimento. A carga de entrada tende a ser entregue aos principais portos e é, posteriormente, transportada por via doméstica em navios ou transporte rodoviário, mas as cadeias de abastecimento são bastante ineficientes com os produtos descarregados e



armazenados, sendo carregados em outros navios ou veículos e adicionando ao custo para empresas e consumidores (PACIFIC REGION INFRASTRUCTURE FACILITY, 2016).

As linhas regulares de transporte de mercadorias estão ligadas a bens manufaturados, alimentos e combustível. Ocorrem três tipos de transporte marítimo na região: transporte de longo curso no oceano profundo, transporte regional e transporte doméstico intrainsular (COUPER, 2000).

Geralmente, em se tratando de transporte de longo curso em oceano profundo, navios de porte intermediário levam *containers* com certa regularidade entre os portos principais de Papua-Nova Guiné, Noumea (Nova Caledônia), Suva (Fiji), Guam e portos na Polinésia Francesa, provenientes principalmente da Austrália, América do Norte e Europa.

Os principais produtos são o açúcar de Fiji, minerais nos terminais de Papua-Nova Guiné, Nova Caledônia e Ilhas Salomão e borracha e madeira das Ilhas Salomão e de outras ilhas da Melanésia (COUPER, 2000). No comércio regional marítimo, um número considerável de navios não precisa de instalações portuárias para *containers*. São eles que ligam os portos dos Estados Unidos da América, Nova Zelândia, Austrália aos do Pacífico Sul (COUPER, 2000).

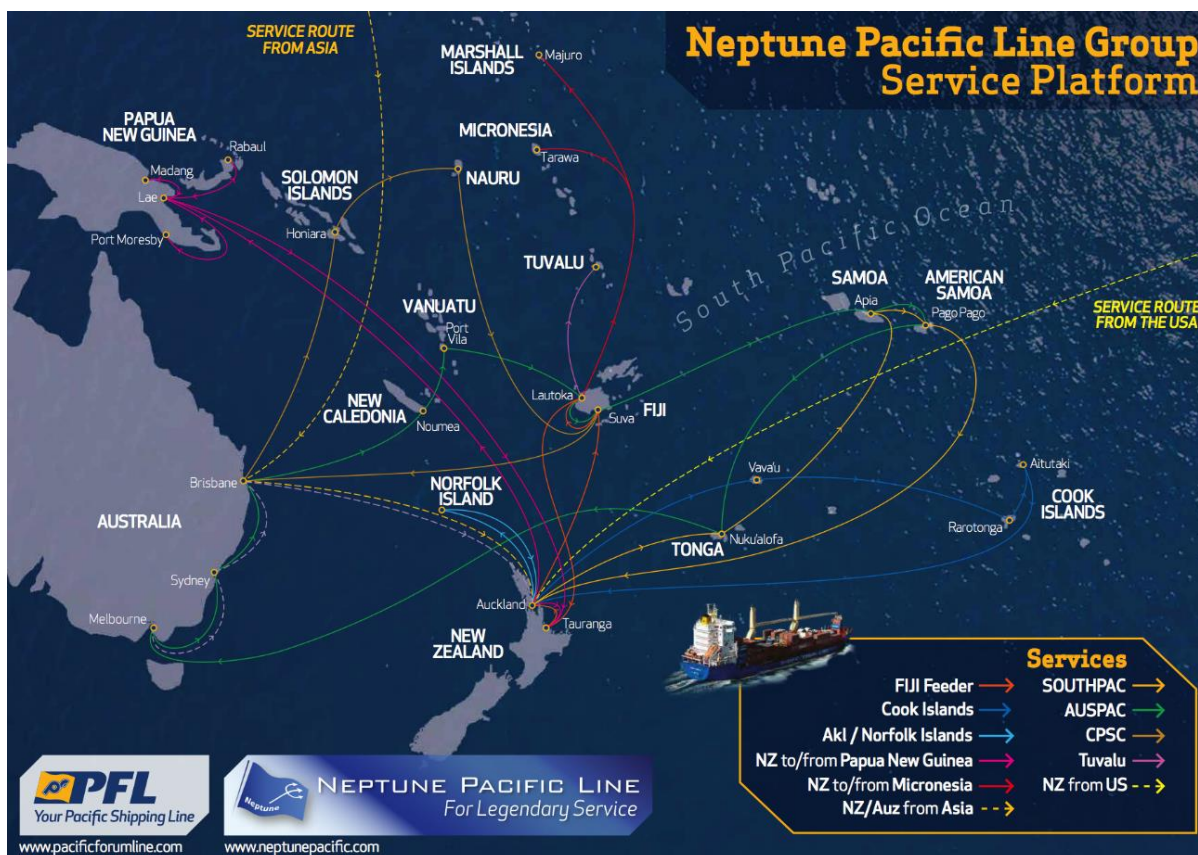
Devido à instabilidade e precariedade do serviço de transporte de cargas na região do Pacífico Sul, houve a fundação, pelos 12 países do Fórum de Países do Pacífico (Nova Zelândia, Ilhas Cook, Fiji, Kiribati, Ilhas Marshall, Nauru, Niue, Papua-Nova Guiné, Samoa, Ilhas Salomão, Tonga e Vanuatu), em 1978, de uma companhia de navegação chamada Pacific Forum Line (PFL), visando manter regularidade no serviço de navegação de cargas e encorajar o desenvolvimento econômico da região do Pacífico Sul.

Depois de relutar, a Austrália disponibiliza ajuda e tecnologia, com a Nova Zelândia, suportando parte significativa da operação. Essa situação reforça, mais uma vez, o papel do Estado na Oceania subdesenvolvida que, pela ausência e irregularidade da iniciativa privada, assume serviços considerados essenciais para as economias da região (COUPER, 2000; PACIFIC FORUM LINE, 2019).

Hoje, como se vê na Figura 2, há inúmeras linhas ligando e integrando as Ilhas do Pacífico à Austrália, à Nova Zelândia, aos portos da Ásia e aos Estados Unidos.

As linhas atuais da PFL são: Costa Oeste dos EUA para Ilhas do Pacífico via Auckland (Nova Zelândia), com rotas via Samoa, Samoa Americana, Tonga e Ilhas Cook; Austrália e Fiji (inter-ilhas), com rotas via Samoa, Samoa Americana, Tonga e Ilhas Cook; LCL Nova Zelândia – Ilhas do Pacífico, com rotas via Samoa, Samoa Americana, Tonga, Fiji, Ilhas Cook, Tahiti, Vanuatu, Papua-Nova Guiné e Ilhas Salomão; Nova Zelândia – Ilhas do Pacífico e Papua-Nova Guiné, com rotas via Tonga, Samoa, Samoa Americana, Fiji, Ilhas Cook.

Figura 2 - Mapa de Linhas de transporte de mercadorias do Pacific Forum Line (2019)



Fonte: PACIFIC FORUM LINE, 2019.

Estudo da Unctad (2014) sobre o transporte marítimo revela que são altos os preços de fretes de cargas para as Ilhas do Pacífico, pois a maior parte da região fica fora das principais rotas comerciais marítimas que passam ao norte do Oceano Pacífico. Muitos países da Oceania têm preços de fretes marítimos superiores à média global que representa cerca de 8% dos custos com as importações. O caso mais gritante é o das Ilhas Salomão, em que os custos de frete superam os 16% dos custos com as importações, mais que o dobro da média mundial.

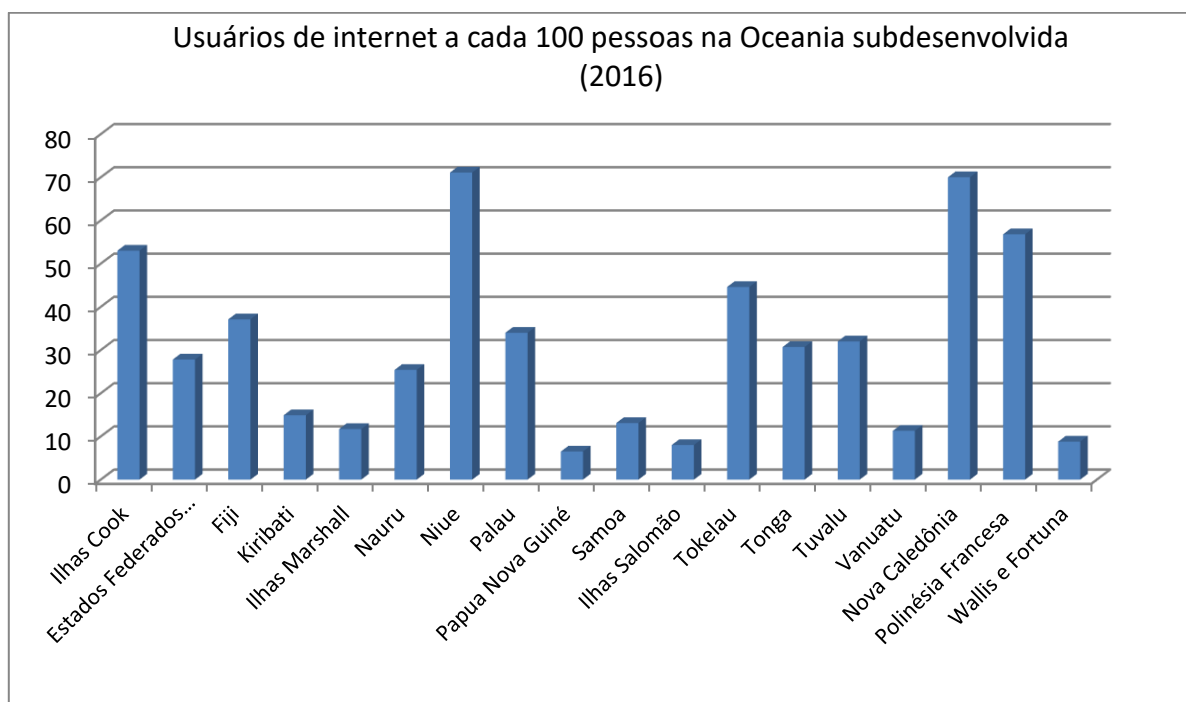
O mesmo estudo ainda indica que alguns Países-Ilhas da Oceania (Kiribati, Ilhas Marshall, Estados Federados da Micronésia, Palau) dependem somente de uma única companhia de navegação para o transporte de *containers*, ou seja, uma situação de monopólio e de extrema fragilidade, indicando que esses países estão entre os menos conectados do mundo ao sistema de transporte marítimo, apesar de serem ilhas e dependerem fundamentalmente deles, pelo alto custo e pela dificuldade de acesso ao sistema aéreo.

3.2.3 Sistema Informacional – Telecomunicações

Nos últimos anos, o crescimento e a difusão das tecnologias de informação e comunicação (TIC) na Oceania têm sido enorme, principalmente no tocante às redes de telefonia celular, que já atingem 92% da área. Outro dado importante é o crescimento dos cabos de fibra ótica submarinos que substituem os satélites, trazendo uma melhor qualidade dos serviços de banda larga (PACIFIC REGION INFRASTRUCTURE FACILITY, 2016).

Quanto ao avanço da *internet* na Oceania subdesenvolvida, é vigente a desigualdade de acesso entre os países. Enquanto alguns Países-Ilhas chegam a ter 70% de usuários da *internet* em relação à população total, como Niue, outros têm baixíssimo acesso à *internet*, como Papua-Nova Guiné, Ilhas Salomão e Vanuatu, que concentram 84% da população da Oceania subdesenvolvida, mas com acesso inferior a 10% da população (Gráfico 1).

Gráfico 1 - Usuários de Internet a cada 100 pessoas na Oceania subdesenvolvida (2016)



Fonte: Secretariat of the Pacific Community (2019).

Em relação à difusão de empresas de telefonia celular e sua cobertura na Oceania subdesenvolvida, são poucas as empresas que atuam, e com cobertura mais restrita aos centros populacionais mais importantes. Nesse contexto, a Digicel se destaca por sua maior inserção, sendo uma companhia com forte presença em Países-Ilhas da América Central e Caribe, além da Oceania. Na Oceania subdesenvolvida, está presente em seis Países-Ilhas: Fiji, Nauru, Papua-Nova Guiné, Samoa, Tonga e Vanuatu.



Segundo dados do *site* da companhia (DIGICEL, 2019), a respeito da sua atuação na Oceania subdesenvolvida, em Fiji, a empresa dispõe de uma cobertura elevada em todas as ilhas (somente tecnologia 2G e 3G), com planos até de 10gb de dados para celulares pré-pagos. Nesse país, com grande fluxo turístico, existe também outra companhia de celular, a Vodafone, presente ainda em Papua-Nova Guiné e nas Ilhas Salomão em associação com a Bmobile. A Vodafone tem cobertura 3G (principalmente) e 4G (nos principais centros) de Fiji. Já na pequena ilha de Nauru, com cobertura total pela empresa, a Digicel só disponibiliza até 3,6GB de plano de dados para celulares pré-pagos (DIGICEL, 2019, CELLMAPPER, 2019).

Em Papua-Nova Guiné, essa empresa dispõe de duas tecnologias (3G, 4G) com alcances diferentes, estando a tecnologia 4G restrita à capital Porto Moresby e à Lae, a segunda cidade mais populosa do país. Já a tecnologia 3G está restrita às principais zonas urbanas secundárias, com foco na zona central, ilhas e regiões litorâneas.

Como reflexo da falta de investimentos da iniciativa privada na região, um dos maiores grupos de telecomunicações da Oceania subdesenvolvida tem capital estatal envolvido (Governo de Fiji), além de um Fundo de Pensão dos Trabalhadores de Fiji. Chama-se Holding Amalgamated Telecom Holdings Limited (ATH) e atua em serviços de telecomunicação em Papua-Nova Guiné, Fiji, Kiribati, Vanuatu, Samoa, Samoa Americana e Ilhas Cook (ATH, 2019).

4. Considerações Finais

Com esta pesquisa, pudemos observar, na Oceania subdesenvolvida, uma integração global precarizada e desigual, com problemas sérios nas infraestruturas de energia, transportes e telecomunicações. O acesso desigual à energia elétrica prejudica milhões de pessoas, principalmente em Papua-Nova Guiné, nas Ilhas Salomão e em Vanuatu. Com isso, o sonho da integração com o mundo global e com a modernidade (televisão, celular, geladeira, entre outras, que funcionam à base de energia elétrica) fica comprometido.

Da mesma forma, o transporte aéreo e marítimo e a *internet* e a telefonia celular têm grandes dificuldades de logística e operacionalização, principalmente nas pequenas ilhas dispersas no Pacífico Sul, em razão da falta de empresas prestadoras de serviço. Para contornar ou amenizar essa desarticulação global, entra em cena o Estado-Nação, que, em vários Países-Ilhas, participa da propriedade de navios, de companhias aéreas e de telefonia celular.



5. Referências

- ATH: Group of Companies: 2019 Annual Report. Disponível em: <http://www.ath.com.fj/images/athannualreport2019.pdf>. Acesso em: 22 out. 2019.
- BAUMAN, Z. **Globalização**: as consequências humanas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 1999.
- CELLMAPPER. 2019. Disponível em: <https://www.cellmapper.net/> Acesso em: 22 out. de 2019.
- COUPER, Alistair. Shipping. In: LAL, Brij V; FORTUNE, Kate (Org). **The Pacific Islands: An Encyclopedia**. Hawai'i: University of Hawai'i Press, 2000. p. 381.
- DIGICEL, 2019. Disponível em: <https://www.digicelgroup.com/en.html>. Acesso em: 14 out. 2019.
- DORNAN, M., 2014, Access to Electricity in Small Island Developing States of the Pacific: Issues and Challenges, **Renewable and Sustainable Energy Reviews**, 31, 726-735.
- FIELD, M. J. Chronology of Bougainville Civil War. AFP. Disponível em: <http://www.hartford-hwp.com/archives/24/157.html>. (1998). Acesso em: 19 mar. 2012.
- FLIGHTSTATS. Disponível em: <https://www.flightstats.com/go/FlightStatus/flightStatusByAirport.do>. Acesso em 19 mar. 2017.
- GLOBALIZAÇÃO. In: **NOVO Dicionário Aurélio**. 2003. Disponível em: <http://www.uol.com.br/biblioteca>. Acesso em: 26 set. 2003.
- KISSLING, Chris. Aviation. In: LAL, Brij V; FORTUNE, Kate (Org). **The Pacific Islands: An Encyclopedia**. Hawai'i: University of Hawai'i Press, 2000. p. 384.
- MURRAY, W. E. **Geographies of Globalization**. New York: Routledge, 2006.
- MURRAY, W. E.; OVERTON, John. The inverse sovereignty effect: Aid, scale and neostructuralism in Oceania. **Asia Pacific Viewpoint**, Vol.52, n.3, p.272-284, 2011.
- PACIFIC FORUM LINE. Disponível em: <https://www.pacificforumline.com>. Acesso em: 22 out. 2019.
- PACIFIC REGION INFRASTRUCTURE FACILITY. 2016 **Pacific Infrastructure Performance Indicators**. Sidney, Australia: Pacific Region Infrastructure Facility, 2016.
- PNUD (2019). **Relatório do Desenvolvimento Humano 2019**. Programa das Nações Unidas para o desenvolvimento: Nova York, 2019.



SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SECRETARIAT OF THE PACIFIC COMMUNITY, 2019. Disponível em: <http://www.spc.int>. Acesso em: 22 out. 2019.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). **Review of Maritime Transport 2014**. Genebra, Suíça: United Nations Publication, 2014.

UNITED NATIONS STATISTIC DIVISION, 2012. Disponível em: <http://millenniumindicators.un.org/unsd/methods/m49/m49regin.htm#oceania>. Acesso em: 20 mar. 2012.

VEIGA, J. E. da. **Do global ao local**. Campinas, SP: Armazém do Ipê (Autores Associados), 2005.

VLTCHEK, André. **Oceania**. V.O.F. Expathos: Groningen, Netherlands; Lexington, KY (USA). 2010.

WIKIMEDIA COMMONS. **Mapa Político da Oceania, 2014**. (Licença: <https://commons.wikimedia.org/wiki/User:Fsolda~commonswiki>). Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d4/Mapa_oceania.svg. Acesso em: 12 de nov. de 2019.

WORLD BANK, 2017. **Pacific Islands Aviation Investment Program**. Disponível em: <http://www.worldbank.org/en/results/2011/12/13/pacific-islands-aviation-investment-program>. Acesso em: 6 dez. 2017.