

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC JOSÉ LUÍS FERREIRA BORGES

AMAZÔNIA AZUL: a nova geopolítica brasileira no século XXI.

Rio de Janeiro

2009

CC JOSÉ LUÍS FERREIRA BORGES

AMAZÔNIA AZUL: a nova geopolítica brasileira no século XXI.

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF Renato Luis Garcez Kopezynski

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval

2009

## RESUMO

Com a extensão dos limites de sua plataforma continental, além das 200 milhas náuticas, o Brasil passa a ter uma área marítima de aproximadamente 4,5 milhões de km<sup>2</sup>, a chamada “Amazônia Azul”, onde possui jurisdição e direitos de soberania, para fins de exploração e aproveitamento dos recursos naturais existentes. O trabalho apresenta a nova geopolítica brasileira no século XXI, a geopolítica da Amazônia Azul. Inicialmente, descreve a origem e o conceito de geopolítica e apresenta a visão geopolítica brasileira no Atlântico Sul, ressaltando a importância dessa região marítima e alertando para a necessidade de fortalecer a presença brasileira nesse oceano. Em seguida, descreve o conceito de Amazônia Azul, abordando questões jurídicas, como os limites marítimos dos Estados costeiros e a situação atual da proposta brasileira de extensão da plataforma continental. Analisa a mentalidade marítima nacional, abordando tanto os aspectos históricos relevantes que contribuíram para sua formação e desenvolvimento, como por exemplo, a consolidação da independência, quanto os que enfraqueceram-na, como as duas guerras mundiais. Em seguida, descreve as principais riquezas e potencialidades da Amazônia Azul, tais como a atividade pesqueira, os recursos minerais, o petróleo e o gás natural e o transporte marítimo, e apresenta algumas políticas governamentais adotadas, visando à exploração e o aproveitamento dessas riquezas. Alerta para o fato de que esse enorme potencial econômico da Amazônia Azul pode despertar interesses internacionais e apresenta o papel da Marinha do Brasil na proteção desse patrimônio marítimo brasileiro. Finalmente, o trabalho conclui ressaltando a importância econômica e estratégica da Amazônia Azul para o desenvolvimento nacional, bem como a necessidade de se ter uma Marinha capaz de garantir a soberania e a jurisdição dessa rica e próspera área oceânica.

Palavras-chave: Geopolítica. Amazônia Azul. Mentalidade Marítima. Potencial Econômico. Soberania e Jurisdição.

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>A GEOPOLÍTICA BRASILEIRA E O ATLÂNTICO SUL.....</b>	<b>6</b>
2.1	Origem e conceito de geopolítica.....	6
2.2	O pensamento geopolítico brasileiro no Atlântico Sul.....	7
<b>3</b>	<b>A AMAZÔNIA AZUL.....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>MENTALIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA.....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>RIQUEZAS E POTENCIALIDADES DA AMAZÔNIA AZUL.....</b>	<b>14</b>
5.1	Atividade pesqueira.....	14
5.2	Recursos minerais marinhos.....	15
5.3	Petróleo e gás natural.....	15
5.4	Transporte marítimo.....	18
<b>6</b>	<b>A MARINHA DO BRASIL NA PROTEÇÃO DA AMAZÔNIA AZUL.....</b>	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>23</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>26</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Durante o século XX, predominou no Brasil uma visão geopolítica de caráter regional e continental, em detrimento da maritimidade do país (PESCE, 2005). Porém, a partir da segunda metade desse século, estudiosos geopolíticos brasileiros<sup>1</sup> apresentavam, em seus trabalhos, considerações sobre a importância do Atlântico Sul para o Brasil, o maior país da América do Sul, estrategicamente posicionado, com uma extensa faixa litorânea.

A própria formação histórica brasileira é capaz de demonstrar essa maritimidade, pois, embora o Brasil seja um país de características continentais, foi pelo mar que vieram os colonizadores portugueses e que também se consolidou a independência.

O mar é a extensão do próprio território dos Estados e cada Estado, com o interesse que seu território seja o maior possível, fez com que a delimitação do mar, ao longo da história da humanidade, tenha sempre sido motivo de discussão entre os povos.

A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar, em vigor desde 16 de novembro de 1994, estabeleceu um ordenamento jurídico no que se refere aos limites marítimos dos Estados costeiros, definindo conceitos como o mar territorial, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental (BRASIL, 1997). A área oceânica correspondente ao somatório dessas três áreas marítimas é chamada de “Amazônia Azul”, termo empregado pela primeira vez em 2004 pelo Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, à época, Comandante da Marinha.

Na Amazônia Azul, questões econômicas e estratégicas estão presentes: cerca de 95% do comércio exterior brasileiro encontra-se dependente do transporte marítimo (ABREU, 2007); as descobertas de petróleo e gás natural na camada pré-sal podem levar o Brasil a ser um dos maiores produtores; a atividade pesqueira e sua participação na balança comercial brasileira; e, o aproveitamento dos recursos minerais não-metálicos e metálicos.

Por outro lado, esse potencial econômico da Amazônia Azul pode despertar interesses internacionais, o que traz a contrapartida da proteção dessa região, cuja responsabilidade pertence à Marinha do Brasil.

Nesse sentido, este trabalho tem o propósito de apresentar a nova geopolítica brasileira no século XXI, a geopolítica da Amazônia Azul, contribuindo para conscientizar a sociedade brasileira da importância econômica e estratégica daquela região marítima, bem

---

<sup>1</sup> Destacam-se o General Golbery do Couto e Silva com a obra “Geopolítica do Brasil”, publicada em 1967; o General Carlos de Meira Mattos com as obras “A geopolítica e as projeções do poder” e “Geopolítica e modernidade”, publicadas em 1977 e 2002, respectivamente; e, a geógrafa, especializada em geopolítica, Therezinha de Castro com a obra “Atlântico Sul: Geopolítica e Geoestratégia”, publicada em 1996.

como para despertar a atenção do poder político brasileiro para a necessidade de se ter uma Marinha que seja capaz de assegurar a soberania e a jurisdição nesse imenso espaço marítimo.

Para tanto, serão descritos a origem e o conceito de geopolítica e apresentado o pensamento geopolítico brasileiro voltado para o Atlântico Sul. Será descrito também o conceito de Amazônia Azul, abordando questões a respeito do direito do mar e a situação atual da proposta de extensão da plataforma continental. Será analisada a mentalidade marítima nacional, abordando os aspectos históricos relevantes. Em seguida, serão descritas as principais riquezas e potencialidades da Amazônia Azul. Por fim, será apresentado o papel da Marinha do Brasil na proteção dessa enorme área oceânica.

## 2 A GEOPOLÍTICA BRASILEIRA E O ATLÂNTICO SUL

### 2.1 Origem e conceito de geopolítica

O estudo da geografia vem sendo realizado pelo homem desde a antiguidade. No início, esse estudo limitava-se apenas à busca do conhecimento do meio geográfico. A partir do renascimento, o estudo passou para as relações existentes entre o meio geográfico e o homem e, no final do século XIX, vários estudiosos, entre eles o geógrafo alemão Friedrich Ratzel (1844-1904) e o jurista sueco Johan Rudolf Kjellén (1864-1922), iniciaram o estudo da influência dos fatores geográficos no destino dos Estados (TOSTA, 1984).

Segundo Tosta (1984), após permanecer séculos tratando somente da descrição da Terra, a geografia passou a classificar e a explicar os fenômenos que ocorrem em sua superfície, bem como os que modificam sua estrutura. Ela passou a estudar as ações e reações entre o solo, o clima e o homem, em determinada região da Terra e em algum momento.

O geógrafo Ratzel é considerado o precursor da geopolítica, apesar de nunca ter utilizado essa expressão. Sua teoria baseia-se na influência direta dos fatores geográficos (espaço e posição) no destino político do Estado. O espaço é definido por sua extensão, forma, relevo, etc., enquanto que a posição situa o espaço sobre a superfície terrestre, condicionando suas relações. Ratzel considera o Estado como um organismo, ou seja, ele pode crescer, viver, desenvolver-se, entrar em decadência e morrer, tal como os seres vivos (TOSTA, 1984).

O termo “geopolítica” foi empregado pela primeira vez por Kjellén, em seu ensaio intitulado “As grandes potências”, publicado em 1905 (VESENTINI, 2003).

Para Kjellén, o Estado não compreende apenas território e povo, como estabelecia Ratzel, mas também outros três elementos: a economia, o governo e a sociedade. O jurista dividiu a política em cinco ramos diferentes<sup>2</sup>, dentre eles a geopolítica, cujo objeto de estudo é o território como organização política. Por sua vez, a geopolítica foi subdividida em topolítica, morfopolítica e fisiopolítica<sup>3</sup> (TOSTA, 1984). De forma semelhante a Ratzel, ele definiu geopolítica como sendo a ciência que estuda o Estado como organismo geográfico, porém suas diferenças estariam na abordagem, que seria geográfica, no caso da geografia política, como preconizava Ratzel, e política, no caso da geopolítica, como estabelecia Kjellén. Assim sendo, a ênfase não estaria nas relações entre o homem e a natureza, e sim nas relações do

---

<sup>2</sup> TOSTA, 1984, p. 17-18.

<sup>3</sup> Topolítica é definida como a “política oriunda da situação geográfica”. Morfopolítica significa a “política do território, isto é, do espaço ocupado pelo país”. Fisiopolítica é a “política do domínio, isto é, daquilo que o território encerra em riquezas naturais exploráveis”. (TOSTA, 1984, p. 18).

Estado com o território (VESENTINI, 2003).

A geopolítica conceituada por seus precursores, Ratzel e Kjellén, conhecida também como geopolítica clássica, evoluiu e passou a ser caracterizada por ter um campo de estudo interdisciplinar. Segundo Mattos (2002, p. 29), a geopolítica é o resultado da interação dinâmica de três fatores: o geográfico (espaço físico), o político (aplicação do poder à arte de governar) e o histórico (experiência humana), ou seja, a geopolítica pode ser definida como “a aplicação da política aos espaços geográficos, sob a inspiração da história”. Atualmente, de uma forma objetiva e clara, a geopolítica é assim conceituada:

Geopolítica é o estudo da influência do ambiente (aspectos geográficos, recursos econômicos, forças sociais e culturais) sobre a política de uma nação ou sociedade. A geopolítica ajuda a entender as forças que afetam a política das nações, em especial sua política externa (NASCIMENTO, 2003).

## 2.2 O pensamento geopolítico brasileiro no Atlântico Sul

Segundo Miyamoto<sup>4</sup> (1995, *apud* FREITAS, 2004), a evolução do pensamento geopolítico brasileiro pode ser dividida em cinco fases: a primeira, caracterizada pelos estudos pioneiros realizados nas décadas de 20 e 30; a segunda, pelo amadurecimento dos estudos no Brasil na década de 40; a terceira fase, pelo surgimento da Escola Superior de Guerra (ESG), cujos pensamentos eram influenciados pelo clima de Guerra Fria (1945-1991); a quarta, iniciando-se com a revolução de 1964 e a posterior assunção do poder político pelos militares, caracterizava-se pelas idéias sobre segurança e desenvolvimento e a transformação do Brasil em potência; e, por fim, a quinta fase, que corresponde aos anos de 1980 e 1990, marcada pela transição democrática e importância dada aos assuntos relacionados à globalização.

No que diz respeito ao pensamento geopolítico brasileiro relacionado ao Atlântico Sul, alguns nomes merecem destaque. Da terceira fase descrita acima surge o General Golbery do Couto e Silva (1911-1987) e na quarta fase destaca-se o General Carlos de Meira Mattos (1913-2007) e a geógrafa, especializada em geopolítica, Therezinha de Castro (1930-2000) (FREITAS, 2004).

Sob a influência do clima de Guerra Fria, Golbery, analisando as possíveis ameaças ao Brasil e ao ocidente, ressaltou a importância da posição estratégica do nordeste brasileiro (saliente nordestino) como uma zona de estrangulamento do Oceano Atlântico, na linha Natal-Dakar. Essa posição estratégica seria o ponto central de domínio do Atlântico Sul e possível plataforma de ataque à África e Europa (FREITAS, 2004).

<sup>4</sup> MIYAMOTO, Shiguenoli. *Geopolítica e Poder no Brasil*. Campinas: Papirus Editora, 1995.

Seu pensamento sobre a importância do Atlântico Sul foi assim exposto:

Mas do outro lado está o mar, não um mar qualquer, mas o oceano mais vivificado do mundo, caminho sem igual das civilizações modernas, que nos liga aos centros de produção e de cultura do hemisfério norte, de onde nos vem e virão os impulsos mais fortes de renovação e de progresso, toda a técnica moderna, as ciências e as artes, do qual dependerão sempre a nossa prosperidade e, talvez em grau muito maior no futuro, a nossa segurança [...] (SILVA, 1967, p. 61).

O Brasil é o país dominante no Atlântico Sul. É o maior país da América do Sul e o quinto maior do mundo. Possui uma costa marítima de 7.408 km de comprimento com duas faces litorâneas, uma que está voltada para o Atlântico Norte e outra, a maior linha costeira, para o Atlântico Sul. O Atlântico Sul é a principal via de comunicação exterior do país e por onde flui o comércio marítimo brasileiro com a Europa, os Estados Unidos, a África, o golfo pérsico por meio do Oceano Índico e os países do sul e do norte do continente sul-americano, além de chegar ao maior oceano de todos, o Pacífico, por meio do canal do Panamá ou cruzando o estreito de Magalhães (MATTOS, 1977).

Segundo Mattos (1977, p. 88), o Atlântico Sul também é “uma fonte de recursos econômicos da maior importância” e, portanto, é necessário manter a presença militar nesse oceano, a fim de garantir a exploração dos recursos provenientes do mar, bem como proteger as rotas marítimas pertencentes ao comércio exterior do Brasil. “O desenvolvimento brasileiro tornará, conseqüentemente, o Atlântico Sul uma das mais prósperas regiões do mundo.” (MATTOS, 2002, p. 123).

Finalizando o pensamento do General Meira Mattos:

[...] devemos chegar ao início do século XXI com uma tecnologia adiantada, no que se refere aos processos para a exploração das riquezas das águas e do fundo do mar, com uma indústria naval respeitada no mundo, com nossos portos bem aparelhados e modernizados, com uma força naval capaz de garantir o uso de nossas rotas de comunicação e de comércio no Atlântico Sul [...] (MATTOS, 1977, p. 139).

Do ponto de vista estratégico, o Atlântico Sul possui as seguintes áreas, que Castro (1996, p. 17) chamou de “vasos intercomunicantes oceânicos”: a zona de estrangulamento Natal-Dakar (caminho direto entre as Américas, África e Europa); “a passagem do Cabo, laço Atlântico/Índico” (ligação entre a América do Sul, África e Ásia); e os estreitos Drake, Beagle e Magalhães (ligações naturais diretas entre o Atlântico Sul e o Pacífico). Portanto, ter a capacidade de controlar essas três áreas estratégicas significa manter o controle do Atlântico Sul.

Castro<sup>5</sup> (1976, *apud* FREITAS, 2004, p. 104) considerou a Antártica como uma “base de alerta, interceptação e partida em qualquer emergência que venha a afetar a defesa do Atlântico Sul”. Alertou sobre a necessidade de o Brasil instalar uma base, haja vista a sua

<sup>5</sup> CASTRO, Therezinha de. *Rumo à Antártica*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1976.

futura importância estratégica, devido às reservas minerais e de água. A geógrafa teve seu pensamento geopolítico, em parte, materializado quando a Estação Antártica Comandante Ferraz foi instalada em 1983 na Baía do Almirantado, na ilha Rei George, no Arquipélago Shetlands do Sul, a 130 km da península Antártica (MATTOS, 2002).

Em sintonia com os pensamentos de Golbery e Meira Mattos, Castro (1996) ratificou o “destino manifesto” do Brasil em relação ao Atlântico Sul, ou seja, é natural e inevitável que o Brasil deva desenvolver-se explorando essa imensa região marítima.

Portanto, após o estudo dos pensamentos dos principais geopolíticos brasileiros, percebe-se que é necessário fortalecer a presença do Brasil no Atlântico Sul, uma vez que essa região possui riquezas que certamente contribuirão para o desenvolvimento econômico e social do país.

Atualmente, verifica-se que esses pensamentos geopolíticos estão ratificados na Política de Defesa Nacional<sup>6</sup> (PDN) e, recentemente, na Estratégia Nacional de Defesa<sup>7</sup> (END). A PDN estabelece que o Atlântico Sul é uma área prioritária, em virtude de sua importância estratégica e das riquezas existentes. Este documento destaca a necessidade de dispor de meios que sejam capazes de “exercer a vigilância e a defesa das águas jurisdicionais brasileiras, bem como manter a segurança das linhas de comunicações marítimas.” (BRASIL, 2005a, p. 13). Da mesma forma que a PDN, a END reforça o pensamento de que o Atlântico Sul é prioridade e deve-se aumentar a presença militar nessa região (BRASIL, 2008a).

---

<sup>6</sup> A Política de Defesa Nacional é o “documento condicionante de mais alto nível do planejamento de defesa e tem por finalidade estabelecer objetivos e diretrizes para o preparo e o emprego da capacitação nacional, com o envolvimento dos setores militar e civil, em todas as esferas do Poder Nacional.” (BRASIL, 2005a, p. 3)

<sup>7</sup> A Estratégia Nacional de Defesa pretende modernizar a estrutura nacional de defesa atuando em três eixos estruturantes: reorganização das Forças Armadas, reestruturação da indústria brasileira de material de defesa e política de composição dos efetivos das Forças Armadas (BRASIL, 2008a).

### 3 A AMAZÔNIA AZUL

A expressão “Amazônia Azul” foi empregada pela primeira vez em um artigo intitulado “A outra Amazônia”, de autoria do Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, à época, Comandante da Marinha, publicado no jornal folha de São Paulo no dia 25 de fevereiro de 2004. Correlacionando com a Amazônia, região conhecida por todos e com sua importância já comprovada, o referido termo foi empregado com o propósito de chamar a atenção da população e dos governantes tanto para a imensa e rica área marítima, também sob jurisdição do Brasil e não menos importante do ponto de vista estratégico, quanto para a necessidade de se ter uma Marinha que seja capaz de proteger os interesses nacionais relacionados com o mar (CARVALHO, 2006).

Em consonância com a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar (CNUDM), todo Estado costeiro tem o direito de estabelecer um mar territorial, limitado a 12 milhas náuticas da costa, onde o Estado exerce soberania plena sobre as águas, o fundo do mar, o subsolo marinho e o espaço aéreo sobrejacente; uma zona econômica exclusiva (ZEE), até 200 milhas náuticas da costa, onde o Estado costeiro tem direitos de soberania, para fins de exploração e aproveitamento dos recursos naturais, vivos ou não, existentes na água, no solo e subsolo marinhos, e jurisdição, no que se refere à colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas (plataformas de petróleo, por exemplo), pesquisa científica marítima e proteção e preservação do meio marinho; e, uma plataforma continental (PC)<sup>8</sup>, cuja extensão pode ser ampliada até a 350 milhas náuticas da costa, onde o Estado costeiro tem jurisdição como na ZEE e direitos de soberania, para fins de exploração e aproveitamento dos recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias<sup>9</sup> (BRASIL, 1997).

A CNUDM, em seu artigo 76, estabelece que cada Estado costeiro que tenha a intenção de ter sua PC reconhecida além do limite de 200 milhas náuticas, deve encaminhar uma proposta à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) que deverá examinar os dados e outros elementos de informação apresentados pelo Estado costeiro, bem como prestar assessoria científica e técnica, caso o Estado interessado solicite (BRASIL, 1997).

---

<sup>8</sup> “A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.” (BRASIL, 1997, p. 81).

<sup>9</sup> Espécies sedentárias são aquelas que no período de captura estão imóveis no solo e subsolo marinhos ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo (BRASIL, 1997).

Com o propósito de estabelecer juridicamente o limite da PC além das 200 milhas náuticas, foi instituído pelo Governo brasileiro, por meio do decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC). As atividades do LEPLAC foram coordenadas pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar e realizadas, em conjunto, pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, Petrobras e comunidade científica brasileira (BRASIL, 2009a).

Com os resultados obtidos, o Brasil identificou uma ZEE de 3.539.919 km<sup>2</sup> e uma extensa área de Plataforma Continental Jurídica (PCJ), além da ZEE, equivalendo a 911.847 km<sup>2</sup>. Com a PCJ que será acrescida à ZEE, o país terá uma área total de 4.451.766 km<sup>2</sup>, ou seja, uma área marítima equivalente à metade, aproximadamente, do nosso território, de 8.514.876 km<sup>2</sup><sup>10</sup> (ABREU, 2007). Essa área marítima total, resultante do LEPLAC, é chamada de Amazônia Azul.

A proposta de limite exterior da PC foi apresentada à CLPC em setembro de 2004 e, em abril de 2007, a CLPC concluiu a análise dessa proposta e encaminhou suas recomendações ao Governo brasileiro. Tais recomendações discordam de cerca de 190 mil km<sup>2</sup>, distribuídos nas seguintes áreas da PC brasileira: Cone do Amazonas, Cadeias Norte Brasileira e Vitória-Trindade e Margem Continental Sul. Essa área reprovada pela CLPC corresponde a 4,2% da Amazônia Azul e a 19% da PC (BRASIL, 2009a).

Na 168ª Sessão Ordinária da CIRM, decidiu-se que seria elaborada uma nova proposta de limite exterior da PC brasileira, além das 200 milhas náuticas, a ser oportunamente encaminhada à CLPC. A proposta foi autorizada pelo Exmº Sr. Presidente da República, por despacho exarado na Exposição de Motivos nº 263, de 16 de junho de 2008, publicada no DOU nº 127, de 4 de julho de 2008 (BRASIL, 2009a).

Com os limites das águas jurisdicionais brasileiras ampliados, serão consagrados os direitos de exploração das riquezas e potencialidades contidas nessa imensa região marítima de fundamental importância para o Brasil.

É importante lembrar que tais riquezas trazem a contrapartida dos deveres e responsabilidades de natureza política, ambiental, jurídica e principalmente de segurança e defesa, que devem ser honradas por toda a sociedade.

---

<sup>10</sup> <http://www.ibge.gov.br/paisesat/main.php>

#### **4 MENTALIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA**

A mentalidade marítima de um povo é “a compreensão da essencial dependência do mar para a sobrevivência histórica.” (VIDIGAL, 2006, p. 21).

A própria história do Brasil é capaz de mostrar que a maritimidade foi e ainda é importante para o desenvolvimento do país. Mattos (1977, p. 115) ampliou seu pensamento enfatizando que os “estímulos marítimos” manifestaram-se desde o início de nossa história:

Pelo mar recebemos os colonizadores portugueses. Pelo mar transitou o nosso comércio de pau-brasil, e depois, do açúcar e do café. Pelo mar evadiu-se o ouro das Minas Gerais. A beira do mar se formaram nossos primeiros núcleos de população e através dele se comunicaram. Por quatrocentos anos foi o mar nosso único pulmão, nossa principal via de comunicação interna e externa. Ainda hoje é o mar o vínculo de quase a totalidade de nosso comércio exterior. E não nos espantemos se a nossa procurada auto-suficiência de petróleo vier do fundo do mar.

Corroborando com esse pensamento, Vidigal (2006, p. 23) ressalta que o Brasil além de ser “um dos exemplos mais notáveis da sucessão de fatores derivados e derivantes da mentalidade marítima em toda sua história”, possui também uma predestinação marítima.

Alguns acontecimentos históricos contribuíram para o desenvolvimento da mentalidade marítima brasileira: a divisão do Brasil em capitanias hereditárias, propiciando o estabelecimento de portos e, conseqüentemente, incentivando um tráfego marítimo local, uma vez que nessa época as comunicações eram realizadas pelo mar, pois não existiam vias terrestres que interligassem as províncias; a campanha da consolidação da independência, que obrigou a nova esquadra brasileira a manter-se sempre pronta a entrar em ação, o que contribuiu para fortalecer a consciência estratégica; a contenção dos movimentos insurgentes no período das regências e as intervenções no Uruguai, por meio da presença militar brasileira efetiva, ambas realizadas pelo mar; e, com uma mentalidade marítima consolidada, o Brasil combateu na Guerra do Paraguai (1864-1870) (VIDIGAL, 2006).

Por outro lado, ainda examinando a história, alguns fatos contribuíram para o enfraquecimento da consciência marítima brasileira: a segunda revolução industrial (1870-1914), onde o desenvolvimento das indústrias de grande porte (siderúrgicas, metalúrgicas, petroquímicas, automobilísticas, transporte ferroviário e naval) superou a capacidade de acompanhamento de um Brasil tipicamente agrícola; a emergência na definição das fronteiras para se obter a consolidação territorial; as duas guerras mundiais (1914-1918 e 1939-1945), que afetaram negativamente o comércio marítimo brasileiro com os países envolvidos nos conflitos; e, o plano industrial brasileiro, durante o governo do Presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), baseado no desenvolvimento da indústria automobilística,

estabelecendo prioridade ao transporte rodoviário, substituindo gradativamente a navegação costeira e contribuindo para o processo de interiorização a partir da construção de Brasília (VIDIGAL, 2006).

Uma pesquisa realizada em 1997 no Brasil pela Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos<sup>11</sup> (CNIO) revelou, dentre outros, os seguintes resultados: o mar é mais lembrado por 32% dos entrevistados como fonte de alimentos e por 17% como fonte de lazer; apenas 7% da população considera o mar importante como fonte de petróleo, ou seja, sabem que a maior parte da produção total é proveniente do fundo do mar; sobre a indústria naval, 25% responsabiliza o governo pela crise no setor e 17% correlaciona o problema à falta de investimentos; e, por outro lado, 80% acha que é muito importante para o país desenvolver uma indústria de construção naval e possuir uma marinha mercante (JUAÇABA FILHO; CAMILLO, 2005).

Vidigal (2006, p. 61) resume a pesquisa mencionando que “o povo brasileiro não demonstra interesse específico pelo mar e, sim, pelo litoral, ambiente ao qual associa lazer, turismo, esportes náuticos, pesca e poluição”.

Carvalho (2005, p. 18), analisando a mentalidade marítima brasileira, alerta que:

No Brasil, apesar de 80% da população viver a menos de 200 km do litoral, pouco se sabe sobre os direitos que o país tem sobre o mar que o circunda e seu significado estratégico e econômico, fato que, de alguma forma, parece estar na raiz da escassez de políticas voltadas para o aproveitamento e proteção dos recursos e benefícios dali advindos.

Portanto, o Brasil possui um destino geopolítico claro. Possui um extenso litoral, estrategicamente posicionado, grande parte da população vive próxima ao litoral, o comércio exterior é dependente do mar e as riquezas existentes, uma vez exploradas, são importantes para o desenvolvimento econômico e social do país. Conclui-se também que é necessário divulgar esses assuntos relacionados ao mar à população, pois, teoricamente, a vontade popular é capaz de despertar a vontade política, uma vez que o poder político em nosso país é a representação do nosso povo.

Então, o desenvolvimento de uma mentalidade marítima, para a compreensão da importância econômica e estratégica do mar, para um país como o Brasil, de características marítimas marcantes, como um extenso litoral voltado para o Atlântico Sul, contribuirá para a adoção de novas políticas governamentais que visem o crescimento econômico e social brasileiro.

<sup>11</sup> A CNIO é parte da Comissão Mundial Independente sobre os Oceanos (CMIO), criada por iniciativa da UNESCO com o propósito de elaborar um relatório a ser apresentado na Conferência Internacional sobre o Mar (CIM). A CIM foi realizada em Lisboa, em 1998. Disponível em: <[http://www.cepen.com.br/links\\_ciencia.htm](http://www.cepen.com.br/links_ciencia.htm)>. Acesso em: 29 jun. 2009.

## **5 RIQUEZAS E POTENCIALIDADES DA AMAZÔNIA AZUL**

### **5.1 Atividade pesqueira**

No mundo, o pescado representa valiosa fonte de alimento e de geração de empregos. Até 2020, estima-se que a produção pesqueira mundial cresça 40%, saindo das atuais 100 milhões de toneladas para 140 milhões (BRASIL, 2009b).

Segundo o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (2008b), a produção total de pescado estimada em 2006 do Brasil, representada pela pesca extrativa marinha e continental, maricultura e aquicultura continental, foi de 1.050.808 toneladas, correspondendo ao montante de R\$ 3.294.604.130,05. Desse total, a pesca extrativa marinha e a maricultura produziram, respectivamente, 527.871,5 ton. (50,2%) e 80.512 toneladas (7,7%), representando R\$ 1.690.364.770,00 e R\$ 302.614.500,00. Em comparação com a produção do ano anterior, houve um crescimento na produção total na ordem de 4,1%, impulsionado pela aquicultura continental, cujo crescimento foi de 6,4%. A pesca extrativa marinha e a maricultura apresentaram um crescimento de 3,9% e 3,2%, respectivamente.

Analisando o período de 1997 a 2006, observa-se que a participação relativa da pesca extrativa marinha na produção total de pescado apresentou um comportamento de declínio, caindo de 63,6% para 50,2%. Já a maricultura apresentou um comportamento de crescimento, subindo de 1,4% para 7,7% (BRASIL, 2008b).

Quanto à balança comercial brasileira de produtos pesqueiros em 2006, foi registrado um déficit de US\$ 76,7 milhões. Em 2004 e 2005, por exemplo, teve um saldo positivo de US\$ 179,8 milhões e US\$ 107,2 milhões, respectivamente. Cabe ressaltar que o último déficit observado foi no ano de 2000 (US\$ 58,6 milhões). Em 2006, o Brasil exportou para 68 países. Os Estados Unidos continuam como principal importador de pescados brasileiros, embora sua participação relativa venha se reduzindo nos últimos anos, seguindo-se Espanha, França, Japão, Argentina e Portugal (BRASIL, 2008b).

### **5.2 Recursos minerais marinhos**

Os recursos minerais marinhos não-metálicos representam outra fonte econômica que deve ser considerada. Países como Japão, França, Inglaterra, Estados Unidos, Holanda e Dinamarca têm explorado economicamente os granulados (cascalhos, areias e argilas),

utilizados principalmente na construção civil e na fabricação de cerâmicas. Até mesmo os depósitos minerais pesados, como o ouro, a platina e mesmo os diamantes estão sendo explorados em várias partes do mundo. A Namíbia e África do Sul, por exemplo, extraem diamantes do fundo do mar (ABREU, 2007; BRASIL, 2009b).

Outra riqueza são os recursos minerais marinhos metálicos existentes no fundo submarino. Os principais são os nódulos polimetálicos, ricos em ferro e manganês. Eles são concentrações de óxidos de ferro e manganês, presentes na superfície do solo marinho, com significativas quantidades de outros elementos metálicos, economicamente importantes, como níquel, cobre e cobalto. Sua exploração, embora ainda seja economicamente inviável, tem boas perspectivas de se concretizar no futuro (BRASIL, 2009b; MELLO; SILVA, 2005).

É importante lembrar que 95% dos oceanos não têm profundidades maiores do que 6.000 metros. Os países que desenvolverem uma tecnologia para exploração de nódulos polimetálicos entre 4.000 e 6.000 metros de profundidade terão conquistado os oceanos sob o ponto de vista tecnológico e estratégico (SOUZA, 2000, p. 463).

Três regiões são consideradas como ponto de partida para a pesquisa de recursos minerais metálicos em oceano profundo: a primeira seria a região da ZEE e PC da Ilha da Trindade e regiões oceânicas adjacentes; a segunda compreende a Elevação do Rio Grande<sup>12</sup>, localizada fora das águas jurisdicionais brasileiras; e, a terceira região, que abrange a ZEE e PC do Arquipélago de São Pedro e São Paulo. Essa última é o único lugar sob a jurisdição brasileira onde existe cordilheira mesoceânica e, conseqüentemente, a possibilidade de ocorrência de nódulos polimetálicos. Cabe ressaltar que a ocorrência desses recursos nas proximidades dessa região é conhecida internacionalmente (SOUZA, 2000).

### 5.3 Petróleo e gás natural

O petróleo é a principal fonte energética no mundo, seguido pelo carvão e pelo gás natural. Analisando a matriz energética brasileira de 2008, observa-se que o petróleo é a principal fonte, com 37,3% de participação no total de energia consumida, seguido pela biomassa<sup>13</sup> (31,5%), pela hidráulica e eletricidade (13,9%) e pelo gás natural (10,2%). O gás natural é a fonte energética que vem apresentando as maiores taxas de crescimento na matriz energética brasileira, tendo quase triplicado a sua participação nos últimos anos, saindo de 3,7% em 1998 para 10,2% em 2008 (BRASIL, 2009c).

Lima (2008, p. 3) explica que:

<sup>12</sup> <http://www.cprm.gov.br/publique/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=1206&sid=9>

<sup>13</sup> Biomassa é todo recurso renovável oriundo de matéria orgânica, de origem animal ou vegetal, que pode ser utilizada na produção de energia.

O petróleo é a riqueza natural, finita e não renovável, que modelou a base técnica do mundo atual e configurou o tipo de civilização hoje existente. Durante todo o século XX, foi fator decisivo na geopolítica dos mais importantes países e o é até os dias de hoje. Ter óleo ou gás em abundância torna uma região rica, mas sujeita a pesado jogo de pressões, disputas e intrigas.

Segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em 2007, as reservas provadas brasileiras de petróleo atingiram a marca de 12,6 bilhões de barris (crescimento de 3,6%, em relação ao ano anterior) e, em gás natural, foi registrado um acréscimo de 4,9%, em relação a 2006, chegando a 365 bilhões de metros cúbicos. Com isso, o país passou a deter o 15º maior volume de reservas provadas de petróleo, dos quais 93% localiza-se na Amazônia Azul. No período de 1998 a 2007 houve um crescimento de 78,6% das reservas marítimas, enquanto as terrestres registraram um aumento de 13,1% apenas. De forma similar ao petróleo, a maior parte das reservas provadas de gás natural encontra-se no mar (81,3%). No mesmo período citado anteriormente foi registrado um aumento de 132,4% das reservas marítimas e um decréscimo de 30,6% das reservas terrestres de gás (BRASIL, 2008c).

A produção de petróleo entre 1998 e 2007 registrou um aumento de 80%, passando de 354,7 para 638 milhões de barris por ano. O crescimento ocorreu somente na Amazônia Azul (104,2%), pois a produção a partir de terra registrou uma queda de 8,5%. Os campos marítimos foram responsáveis por 89% da produção de petróleo em 2007. Com isso, o Brasil manteve-se como o 16º maior produtor mundial de petróleo. A Arábia Saudita permanece como o maior produtor de petróleo do mundo, extraindo uma média de 10,4 milhões de barris por dia (BRASIL, 2008c).

Quanto ao gás natural, analisando o mesmo período acima, a produção cresceu 68,3%, passando a produzir 18,2 bilhões de metros cúbicos por ano. A maior produção de gás também ocorreu nos campos marítimos, subindo de 7 para 11,9 bilhões de metros cúbicos por ano. Cabe ressaltar que a produção terrestre vem apresentando um decréscimo desde o ano de 2004 (queda de 19,1%). A queda em relação a 2006 foi de 5,6%. A produção marítima correspondeu a 65,4% do gás produzido no Brasil em 2007 (BRASIL, 2008c).

Sendo assim, é fácil perceber a importância dos campos marítimos na atividade de exploração de petróleo e gás natural.

Com a entrada em funcionamento da plataforma P-50 em 2006, mais precisamente no dia 21 de abril, a Petrobras anunciava a autossuficiência na produção de petróleo no Brasil, passando a produzir, no mínimo, a mesma quantidade que é consumida. Atualmente, essa quantidade está em torno de um milhão e oitocentos mil barris por dia (LIMA, 2008).

Em novembro de 2007 era anunciada pela Petrobrás a descoberta do campo de Tupi, na bacia de Santos, localizado na PC em área ultraprofunda, cujas reservas estão estimadas entre 5 a 8 bilhões de barris de petróleo e gás natural, o que poderia aumentar as reservas de 40% a 60%<sup>14</sup>. Lima (2008, p. 148) menciona que essa descoberta ocorreu na “camada pré-sal”<sup>15</sup>, a cerca de sete mil metros de profundidade”.

Segundo o Relatório Anual da Petrobrás de 2008<sup>16</sup>, a camada pré-sal, com 800 km de extensão e 200 km de largura, se distribui pelas bacias de Santos, Campos, e Espírito Santo e vai desde o litoral de Santa Catarina até o Espírito Santo, a cerca de 300 km da costa. Até agora existem dez áreas identificadas e somente três campos, Tupi, Iara e Parque da Baleias, tiveram suas reservas estimadas, cuja soma estão entre 9,5 a 14 bilhões de barris de petróleo e gás natural.

Com as novas e promissoras descobertas de petróleo e gás na camada pré-sal, o Brasil caminha no sentido da redução da dependência externa:

No ano de 2007, pela segunda vez, o Brasil teve um resultado superavitário no comércio internacional de petróleo e derivados, mantendo-se neste ano a auto-suficiência de abastecimento de petróleo e derivados alcançada em 2006. As importações líquidas de petróleo bruto foram de 2,5 mil m<sup>3</sup>/dia. Já a exportação líquida de derivados foi de 4,6 mil m<sup>3</sup>/dia em 2007. A autossuficiência de abastecimento de petróleo e derivados foi mantida em 2007, a despeito do consumo aparente de petróleo e seus derivados ter crescido mais que a produção interna de petróleo cru (cresceram 4,3% e 1,3%, respectivamente) (BRASIL, 2008c).

Com o intuito de incrementar o processo exploratório e criar um ambiente competitivo, a Lei 9.478, de 6 de agosto de 1997<sup>17</sup>, alterou o cenário da indústria de petróleo. Foi decretado a quebra do monopólio da Petrobras, referente à exploração, produção, transporte, refino e importação de petróleo e derivados.

A Lei estabelece uma compensação financeira à União, os *royalties*, que deverão ser pagos mensalmente, correspondentes a cada campo, cuja alíquota é de 10% do valor da produção, mas permite à ANP, em casos especiais, reduzi-la até 5%. Desse valor, devem ser repassados 15% à Marinha, para atender aos encargos de fiscalização e proteção das áreas de produção; porém, por uma questão de contenção de gastos, a Marinha acaba não recebendo esse valor que é de direito receber. Até 2007, o acumulado estava em R\$ 3,16 bilhões, que não foi repassado para a Marinha<sup>18</sup>.

A exploração e o aproveitamento das riquezas e potencialidades da Amazônia

<sup>14</sup> <http://oglobo.globo.com/economia/mat/2007/11/08/327082170.asp>

<sup>15</sup> É definida como sendo a camada em área ultraprofunda, que fica entre 7000 e 8000 metros abaixo do leito do mar, depois de uma camada de sal.

<sup>16</sup> [http://www2.petrobras.com.br/ri/port/ConhecaPetrobras/RelatorioAnual/pdf/RelatorioAnual\\_2008.pdf](http://www2.petrobras.com.br/ri/port/ConhecaPetrobras/RelatorioAnual/pdf/RelatorioAnual_2008.pdf)

<sup>17</sup> <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L9478.htm>

<sup>18</sup> <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u422470.shtml>

Azul, representadas, até aqui, pelos recursos pesqueiros e minerais, e principalmente pelo petróleo e gás natural, contribuirá para o crescimento econômico do Brasil. Por influência da importância que essa imensa região marítima representa para o país, algumas políticas governamentais, contemplando os interesses do Brasil no mar, tem sido adotadas:

- A Política Marítima Nacional (PMN), aprovada pelo Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994, que tem por objetivos, dentre outros, o desenvolvimento de uma mentalidade marítima nacional; a pesquisa, a exploração e a exploração dos recursos vivos e não-vivos; a produção, no país, de navios, embarcações, equipamentos e material específico, relacionados com o desenvolvimento das atividades marítimas e com a defesa dos interesses marítimos do país; e, a proteção do meio ambiente nas áreas em que se desenvolvem atividades marítimas (BRASIL, 1994);

- A Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), aprovada pelo Decreto nº 5.377, de 23 de fevereiro de 2005, cuja finalidade é orientar o desenvolvimento das atividades que visem à efetiva utilização, exploração e aproveitamento dos recursos vivos, minerais e energéticos do mar territorial, zona econômica exclusiva, plataforma continental e áreas de interesse, de forma racional e sustentável, para o desenvolvimento sócio-econômico do País, gerando emprego e renda e contribuindo para a inserção social (BRASIL, 2005b); e

- O VII Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM), aprovado pelo Decreto nº 6.678, de 8 de dezembro de 2008, que tem por objetivos, dentre outros, a defesa dos interesses político-estratégicos do Brasil no mar, no âmbito nacional e internacional; a promoção do desenvolvimento socioeconômico a partir do uso sustentável dos recursos marítimos; e, o resgate da cultura das populações tradicionais e a disseminação da mentalidade marítima na sociedade brasileira (BRASIL, 2008d).

#### **5.4 Transporte marítimo**

A globalização tem contribuído para a expansão das transações comerciais entre os países, com conseqüências diretas no fluxo de comércio mundial, que por sua vez tem produzido um aumento do transporte marítimo. Cerca de 90% do comércio internacional é realizado por via marítima. A quantidade de bens transportados pelo mar no período de 1970 a 1999 dobrou de 2,5 bilhões para 5 bilhões de toneladas (SILVA, 2007). Em 2007, foram movimentadas 8,1 bilhões de toneladas de cargas pelo transporte marítimo, dos quais 593 milhões de toneladas (7,4% do total) foram movimentadas pelo Brasil (BARBOSA, 2009).

O transporte marítimo é responsável por aproximadamente 95% do comércio

exterior brasileiro (ABREU, 2007). Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, em 2008, o volume total de exportações e importações brasileiras foi superior a US\$ 370 bilhões, com um saldo na balança comercial de US\$ 24,7 bilhões<sup>19</sup>.

Analisando o tráfego marítimo no Atlântico Sul, verifica-se que pelas rotas comerciais marítimas de interesse do Brasil<sup>20</sup> trafegam cerca de 500 navios mercantes por dia, dos quais somente 3% desse tráfego é realizado por navios brasileiros (ABREU, 2007). Sendo assim, o comércio exterior brasileiro encontra-se dependente do emprego de navios estrangeiros.

Os gastos com afretamentos são elevados. Em 2007, foram gastos US\$ 2.281.133.326,00. A navegação de longo curso, que é realizada entre portos brasileiros e estrangeiros, respondeu por 68,6% do total, ou quase US\$ 1,6 bilhão. A navegação de apoio marítimo, aquela realizada entre portos e terminais marítimos e as plataformas de exploração de petróleo, respondeu por 23,8%. (CARVALHAL, 2008).

Existem países que produzem receitas significativas atuando no comércio marítimo como terceira bandeira ou bandeira de conveniência, onde a legislação é mais flexível, o que reduz os custos para o armador. Nesse caso, o valor do afretamento pertence ao país no qual o navio mercante está registrado (ABREU, 2007). Segundo o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima<sup>21</sup>:

Um navio de bandeira estrangeira apresenta um custo operacional significativamente menor que o de um navio operando sob a bandeira brasileira. Daí a pouca atratividade que o setor apresenta, resultando em pouquíssimos novos investimentos e em praticamente nenhuma renovação da frota atual. Mais de 60% da frota mercante mundial está hoje registrada no sistema de “bandeira de conveniência”. O restante da frota, embora registrado em bandeiras nacionais, recebe toda sorte de subsídios e incentivos, a maioria deles procurando tornar as condições particulares de cada país similares às oferecidas pelas bandeiras de conveniência.

No início de 2008, as dez maiores bandeiras de conveniência registravam juntas 66,1% da frota mundial. Por exemplo, o Japão possui um total de 3515 navios, dos quais 2082 estão sob o registro do Panamá. Já a China, possui 3303 navios e 1900 arvoram a bandeira chinesa (BARBOSA, 2009).

Segundo Vidigal (2006, p. 109), “o transporte marítimo tem na indústria de construção naval o centro operativo de seu desenvolvimento”. Após ter vivido, no período de 1970 a 1980, sua época de glória, quando o Brasil foi o segundo maior construtor naval do

<sup>19</sup> [http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl\\_1236176881.pdf](http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1236176881.pdf)

<sup>20</sup> As rotas marítimas de interesse para o Brasil incluem a da América do Sul, com ramificações para o Pacífico, a América do Norte e a Europa, e as da África ocidental e do Cabo da Boa Esperança (PESCE, 2007).

<sup>21</sup> <http://www.syndarma.org.br/numeros.php>

mundo e os navios brasileiros respondiam por até 90% do comércio exterior, a indústria naval brasileira, nos anos de 1980 a 1990, passou por uma grave crise: companhias faliram e estaleiros pararam de produzir navios. Atualmente, observa-se o renascimento desse setor, impulsionado pelas novas descobertas de reservas de petróleo (MONTEIRO; SANTOYO, 2005).

Com uma política de investimento na construção naval é possível retornar ao patamar da década de 1970-80, aumentando a participação de navios brasileiros no comércio marítimo mundial, reduzindo os custos com o afretamento de navios estrangeiros, e até mesmo auferindo receitas com navios de bandeira brasileira quando afretados. Nesse caso, faz-se necessário criar uma política de incentivo, com redução dos custos operacionais, a fim de aumentar o registro de navios no país.

Do ponto de vista estratégico, é importante ter uma marinha mercante que seja capaz de atender as necessidades de cunho militar que porventura venham a existir. Vidigal (2006) cita o exemplo da Guerra do Golfo (1991), onde a coligação, liderada pelos Estados Unidos, utilizou navios mercantes como frota de apoio aos navios de guerra.

## 6 A MARINHA DO BRASIL NA PROTEÇÃO DA AMAZÔNIA AZUL

A legislação internacional, por meio da CNUDM, permite a exploração e o aproveitamento de riquezas e potencialidades nessa imensa área marítima chamada de Amazônia Azul, contribuindo assim para a prosperidade econômica do país.

Carvalho (2005, p. 17) ressalta que:

Toda riqueza acaba por se tornar objeto de cobiça, impondo ao detentor o ônus da proteção. Tratando-se de recursos naturais, a questão adquire conotações de soberania nacional, envolvendo políticas adequadas, que não se limitam à defesa daqueles recursos, mas incluem-na necessariamente.

Cabe à Marinha do Brasil a responsabilidade pela proteção dessa grande área. Porém, as responsabilidades do Brasil no Atlântico Sul não estão limitadas à Amazônia Azul. Por convenção internacional ratificada pelo país, existe uma área, no Atlântico Sul, muito maior que a Amazônia Azul em que se tem o compromisso de prestar serviço de socorro e salvamento.

A PDN descreve que países detentores de imensas reservas de recursos naturais, como o Brasil, podem tornar-se alvo da ambição internacional (VIDIGAL, 2006). A título de exemplo, as últimas descobertas de petróleo na camada pré-sal podem colocar o Brasil entre os maiores produtores do mundo. Diante da importância econômica que essas e outras descobertas representam, interesses internacionais poderão vir a existir.

Além de proteger as plataformas de exploração e exploração de petróleo e gás, a Marinha deve, dentre outras tarefas, contribuir para a repressão da pesca predatória e não autorizada na ZEE; contribuir para a repressão da pirataria, contrabando e terrorismo; fiscalizar, por meio da ação de presença, as águas jurisdicionais; e, reprimir a poluição marítima proveniente de embarcações e plataformas (VIDIGAL, 2006).

A proteção da Amazônia Azul é uma tarefa complexa. São 4,5 milhões de quilômetros quadrados de área a ser vigiada. Se a ação for tímida, ilícitos como pirataria, contrabando, despejos ilegais de material poluente, exploração da fauna, entre outros, encontram terreno fértil de propagação (BRASIL, 2009d).

Como orientação estratégica relacionada ao mar, a PDN (2005a, p. 13) ressalta que “é necessário que o país disponha de meios com capacidade de exercer a vigilância e a defesa das águas jurisdicionais brasileiras, bem como manter a segurança das linhas de comunicações marítimas”.

É importante dizer que na Amazônia Azul, os limites das águas jurisdicionais não existem fisicamente, são linhas sobre o mar, definidas pela existência de navios da Marinha realizando patrulha naval ou ações de presença (BRASIL, 2009d).

A proteção ao tráfego marítimo deve ser um dos principais objetivos que orientará o desenvolvimento e o preparo da Marinha do Brasil, uma vez que a ameaça a esse tráfego poderá vir dos três ambientes: submarino, superfície ou aéreo (aviação embarcada). Portanto, navios com capacidade de detectar e combater submarinos e navios na superfície são essenciais. Lembrando que o comércio exterior brasileiro é dependente do mar, é importante também possuir um navio-aeródromo com aeronaves, que sejam capazes de detectar e combater submarinos e de localizar e interceptar outras aeronaves para garantir uma proteção a esse tráfego marítimo distante do litoral (VIDIGAL, 2006).

Segundo Vidigal (2006), a patrulha naval é fundamental na proteção das águas jurisdicionais. Para exercê-la de modo eficaz, navios capazes de desenvolver altas velocidades e de permanecer por um longo período no mar, a fim de efetuar perseguição às embarcações suspeitas, são necessários. Da mesma forma, o submarino é um elemento indispensável à Marinha brasileira, pois sua capacidade de operar sem ser facilmente detectado torna-o adequado para atacar as forças inimigas.

O Brasil necessita de uma força naval que seja capaz de operar em águas costeiras e também distantes do território, possibilitando estar presente em todo o Atlântico Sul, região marítima de importância estratégica onde estão localizadas as principais rotas comerciais de interesse para o país (PESCE, 2007).

Estratégia nacional de defesa é inseparável de estratégia nacional de desenvolvimento. Esta motiva aquela. Aquela fornece escudo para esta. Cada uma reforça as razões da outra. Em ambas, se desperta para a nacionalidade e constrói-se a Nação. Defendido, o Brasil terá como dizer não, quando tiver que dizer não. Terá capacidade para construir seu próprio modelo de desenvolvimento (BRASIL, 2008a).

Sendo assim, pode-se dizer que a Marinha do Brasil deve caminhar junto com o desenvolvimento do país, isto é, deve desenvolver-se em paralelo ao crescimento brasileiro, deve ter a capacidade de proteger efetivamente os interesses nacionais.

Com o propósito de atender a essa demanda de proteção requerida, faz-se necessário um reaparelhamento da Marinha, seja adquirindo novos meios ou modernizando os existentes. Para tanto, o governo deve evitar o contingenciamento, garantindo os recursos para a Marinha. A essa questão orçamentária acrescenta-se a questão dos repasses dos *royalties* do petróleo que, como foi apresentado anteriormente, não estão sendo repassados.

## 7 CONCLUSÃO

O conceito de geopolítica definido por seus precursores, Ratzel e Kjellén, no século XIX, como sendo o estudo da influência dos fatores geográficos sobre o destino dos Estados, evoluiu. Atualmente, em um conceito mais amplo, a geopolítica é definida como o estudo da influência do ambiente sobre a política de um Estado, ou seja, são os fatores geográficos, econômicos, sociais e culturais que influenciam as decisões políticas.

Há cerca de 40 anos atrás, iniciavam-se os estudos geopolíticos brasileiros relacionados com o mar, com destaque para Golbery, Meira Mattos e Therezinha de Castro. Suas idéias baseavam-se no fato de que o Brasil é o país dominante no Atlântico Sul, possui uma extensa faixa litorânea, uma voltada para o Atlântico Norte e outra, a maior, voltada para o Atlântico Sul, esse considerado uma fonte de recursos econômicos e onde estão localizadas as principais rotas comerciais marítimas brasileiras. Portanto, é necessário fortalecer a presença estratégica brasileira no Atlântico Sul, pois é natural e inevitável que o Brasil desenvolva-se explorando esse oceano.

No que se refere à legislação internacional, com os limites das águas jurisdicionais brasileiras ratificados pela CNUDM, os direitos de exploração dos recursos naturais existentes na Amazônia Azul estarão consagrados, ampliando as possibilidades para o desenvolvimento econômico e social do Brasil.

Apesar da existência de um enorme potencial econômico na Amazônia Azul, o povo brasileiro ainda não demonstra ter conhecimento da importância econômica e estratégica dessa região. A consciência marítima está aquém do natural destino geopolítico do Brasil. Assim, é necessário divulgar os assuntos relacionados ao mar à população, pois a vontade popular é capaz de despertar a vontade política. O desenvolvimento de uma mentalidade marítima, para a compreensão da referida importância, contribuirá para a adoção de políticas governamentais que visem à exploração dos recursos econômicos na Amazônia Azul.

Quanto à atividade pesqueira, apesar do crescimento na produção, observa-se um déficit na balança comercial brasileira de produtos pesqueiros. Analisando a pesca extrativa marinha, verifica-se que a participação relativa dessa atividade na produção total tem diminuído nos últimos anos. A preocupação reside no fato de que, mesmo com esse decréscimo, essa atividade ainda responde pela metade de toda a produção de pescado. Portanto, faz-se necessário a adoção de medidas, por parte do governo, que possam incentivar e, conseqüentemente, aumentar sua participação relativa, contribuindo assim para o aumento da produção total de pescado.

A exploração dos recursos minerais marinhos metálicos (nódulos polimetálicos) ainda encontra-se economicamente inviável, mas com boas perspectivas de se fazer no futuro. A ocorrência desses recursos, nas proximidades da ZEE e PC do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, é conhecida internacionalmente. Logo, é importante manter a presença estratégica nessa região.

O Brasil encontra-se autossuficiente na produção de petróleo. Com as novas descobertas na camada pré-sal, o país está reduzindo cada vez mais sua dependência externa e pode tornar-se um dos maiores produtores mundiais. Cabe ressaltar que a produção de petróleo e gás proveniente de campos marítimos responde pela maior parcela da produção total. Portanto, cabe ao governo incentivar, cada vez mais, esse setor, com investimentos em construção de plataformas e navios de apoio marítimo, bem como em pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias de exploração.

Quanto ao transporte marítimo, responsável por cerca de 95% do comércio exterior brasileiro, faz-se necessário criar uma política de incentivo à construção naval, a fim de aumentar a participação de navios brasileiros no comércio marítimo mundial, o que reduziria os gastos, hoje elevados, com o afretamento de navios estrangeiros. Deve-se também reduzir os custos operacionais, visando aumentar o número de navios com o registro brasileiro. Países como o Brasil, de extensa faixa litorânea, ou seja, com propensão marítima, devem possuir uma marinha mercante forte que atenda a demanda de seu comércio exterior, contribuindo para o crescimento econômico. Sob o enfoque estratégico, é fundamental possuir uma marinha mercante que seja capaz de ser empregada militarmente, aumentando a capacidade de mobilização da Marinha. Portanto, dispor de uma marinha mercante forte é questão não só de desenvolvimento econômico e social, mas também de estratégia.

Sendo assim, é inegável a importância que a exploração e o aproveitamento dessas riquezas tem para o Brasil, gerando empregos, aumentando as exportações, enfim, contribuindo para o desenvolvimento nacional.

Diante das riquezas existentes na Amazônia Azul, essa região poderá despertar interesses internacionais. Cabe ressaltar que os limites das águas jurisdicionais são definidos pela existência de navios da Marinha realizando patrulha ou ações de presença. A responsabilidade pela proteção dessa área oceânica pertence à Marinha do Brasil.

Fruto da importância que a Amazônia Azul representa para o país, algumas políticas como a PMN, a PNRM, o VII PSRM, visando, dentre outros objetivos, à exploração dos recursos naturais e o desenvolvimento da mentalidade marítima, foram adotadas. No que diz respeito à defesa dos interesses nacionais, inclusive os relacionados com o mar, destaca-se

a PDN e, mais recentemente, a END. Portanto, existem políticas de Governo que tratam do assunto em questão; por outro lado, faltam ações concretas que possam aumentar a capacidade de exploração das riquezas, bem como fortalecer a presença da Marinha nessa área oceânica. Por exemplo, a PDN estabelece que o Atlântico Sul é uma área prioritária e destaca a necessidade de se ter meios que sejam capazes de exercer a vigilância e a defesa das águas jurisdicionais brasileiras. Hoje, ainda não se percebe ações que possam efetivamente contribuir para essa tarefa.

A fim de atender tamanha responsabilidade, torna-se necessário um reaparelhamento da Marinha. O Governo deve evitar cortes no orçamento e repassar os *royalties* do petróleo, que é um direito estabelecido em Lei, e que não estão sendo repassados. A Marinha deve desenvolver-se em paralelo ao crescimento do país.

Explorar a Amazônia Azul é nosso dever, defendê-la é nossa responsabilidade. Portanto, no século XXI, o Brasil deve resgatar sua verdadeira vocação, deve desenvolver sua mentalidade marítima e compreender a importância econômica e estratégica que a Amazônia Azul representa para o país. Em paralelo, deve possuir uma Marinha compatível com as atividades marítimas desenvolvidas, isto é, que seja capaz de garantir a soberania e a jurisdição nessa imensa e rica área marítima.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Guilherme Mattos de. A Amazônia Azul: O Mar que nos Pertence. **Cadernos de Estudos Estratégicos**, Rio de Janeiro, n. 6, p. 17-66, mar. 2007.

BARBOSA, Murillo de Moraes Rego Corrêa. **A Marinha Mercante Brasileira**. Rio de Janeiro: ANTAQ, 2009. Palestra proferida na EGN em 25 mar. 2009.

BRASIL. Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. **Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis 2008**. Rio de Janeiro: ANP, 2008c. Disponível em: <[http://www.anp.gov.br/doc/conheca/anuario\\_anp\\_2008.pdf](http://www.anp.gov.br/doc/conheca/anuario_anp_2008.pdf)>. Acesso em: 8 jul. 2009.

BRASIL. Centro de Comunicação Social da Marinha. **A Vertente Econômica: Riquezas da Amazônia Azul**. Brasília: [s.n.], 2009b. Disponível em: <[https://www.mar.mil.br/menu\\_v/amazonia\\_azul/vertente\\_econ.htm](https://www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/vertente_econ.htm)>. Acesso em: 3 jul. 2009.

BRASIL. Centro de Comunicação Social da Marinha. **A Vertente Soberania**. Brasília: [s.n.], 2009d. Disponível em: <[https://www.mar.mil.br/menu\\_v/amazonia\\_azul/vertente\\_sob.htm](https://www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/vertente_sob.htm)>. Acesso em: 12 jul. 2009.

BRASIL. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira**. Brasília: [s.n.], 2009a. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/secirm>>. Acesso em 18 jun. 2009.

BRASIL. **Decreto n. 1.265 de 11 de outubro de 1994**. Aprova a Política Marítima Nacional. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 13 out. 1994. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto/1990-1994/D1265.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto/1990-1994/D1265.htm)>. Acesso em: 11 jul. 2009.

BRASIL. **Decreto n. 5.377 de 23 de fevereiro de 2005**. Aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 24 fev. 2005b. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5377.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5377.htm)>. Acesso em: 11 jul. 2009.

BRASIL. **Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005**. Aprova a Política de Defesa Nacional. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder executivo, Brasília, DF, 1 jul. 2005a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm)>. Acesso em 26 jun. 2009.

BRASIL. **Decreto n. 6.678 de 8 de dezembro de 2008**. Aprova o VII Plano Setorial para os Recursos do Mar. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 9 dez. 2008d. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6678.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6678.htm)>. Acesso em: 11 jul. 2009.

BRASIL. **Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008**. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder executivo, Brasília, DF, 19 dez. 2008a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6703.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6703.htm)>. Acesso em: 26 jun. 2009.

BRASIL. Diretoria de Hidrografia e Navegação. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar:** Versão em Língua Portuguesa com Anexos e Acta Final da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Niterói, 1997.

BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Estatística da pesca 2006 Brasil:** grandes regiões e unidades da federação. Brasília: Ibama, 2008b. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/recursos-pesqueiros/download/239>>. Acesso em: 3 jul. 2009.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. **Resenha Energética Brasileira:** Exercício de 2008 (preliminar). Brasília: MME, 2009c. Disponível em: <[http://www.mme.gov.br/mme/galerias/arquivos/publicacoes/ben/arquivos/resenha\\_2008/Resenha\\_energetica\\_-\\_2008-V2\\_-\\_16-04-09.pdf](http://www.mme.gov.br/mme/galerias/arquivos/publicacoes/ben/arquivos/resenha_2008/Resenha_energetica_-_2008-V2_-_16-04-09.pdf)>. Acesso em: 8 jul. 2009.

CARVALHAL, Heloísa Vicente de França. **O Afretamento de Embarcações Estrangeiras Operadas por EBN.** Brasília: [s.n.], 2008. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/Ago08OafretamentodeEmbarcacoes.pdf>>. Acesso em: 6 jul. 2009.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. Amazônia azul. **Revista do Clube Naval**, Rio de Janeiro, n. 338, p. 8-9, abr-jun. 2006. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/marazul/revistadoclubenaval-338-2006-pag-8-e-9.pdf>>. Acesso em: 18 jun. 2009.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. A outra Amazônia. In: SERAFIM, Carlos Frederico Simões (coord.). **Geografia:** ensino fundamental e ensino médio: o mar no espaço geográfico brasileiro. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005. p. 17-19.

CASTRO, Therezinha de. **Atlântico Sul:** Geopolítica e Geoestratégia. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 1996.

FREITAS, Jorge Manoel da Costa. **A escola geopolítica brasileira.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2004.

JUAÇABA FILHO, Geraldo Gondim; CAMILLO, Jorge de Souza. Mentalidade marítima. In: SERAFIM, Carlos Frederico Simões (coord.). **Geografia:** ensino fundamental e ensino médio: o mar no espaço geográfico brasileiro. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005. p. 27-37.

LIMA, Haroldo. **Petróleo no Brasil:** a situação, o modelo e a política atual. Rio de Janeiro: Synergia, 2008.

MATTOS, Carlos de Meira. **A geopolítica e as projeções do poder.** Rio de Janeiro: José Olympio, 1977.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica e modernidade:** a geopolítica brasileira. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002.

MELLO, Sidney Luiz de Matos; SILVA, Cleverson Aguizan. Recursos não-vivos. In: SERAFIM, Carlos Frederico Simões (coord.). **Geografia: ensino fundamental e ensino médio: o mar no espaço geográfico brasileiro**. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005. p. 160-178.

MONTEIRO, Carlos José Silva; SANTOYO, Roberto. Tráfego Marítimo. In: SERAFIM, Carlos Frederico Simões (coord.). **Geografia: ensino fundamental e ensino médio: o mar no espaço geográfico brasileiro**. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005. p. 40-51.

NASCIMENTO, Saumínio da Silva. **A Geopolítica e sua importância para o comércio exterior brasileiro**. [S.l. : s.n.], 2003. Disponível em: <<http://www.guiadelogistica.com.br/ARTIGO474.htm>>. Acesso em: 22 jun. 2009.

PESCE, Eduardo Italo. **Projeção Internacional do Brasil no Século XXI: Contornos Estratégicos de uma Marinha Oceânica**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2005. Disponível em: <[http://www.eceme.ensino.eb.br/portallee/arquivos/uff\\_contornos\\_estrategicos\\_de\\_uma\\_marinha\\_oceanica.pdf](http://www.eceme.ensino.eb.br/portallee/arquivos/uff_contornos_estrategicos_de_uma_marinha_oceanica.pdf)>. Acesso em: 11 jul. 2009.

PESCE, Eduardo Italo. Uma Marinha Oceânica para o Atlântico Sul. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 127, n. 04/06, p. 135-149, abr-jun. 2007.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. Globalização e Segurança Marítima. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS, 7., 2007, Brasília. **Anais...** Brasília: Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, 2007. Disponível em: <[https://sistema.planalto.gov.br/siseventos/viienee/exec/arquivos/ANAISVIIENEE\\_INTERNET/01SEGURANCADEFESA/MESA1\\_1RISCOSEAMEACAS/MESA1\\_1PAPERS/antonioruyopodermaritimio.pdf](https://sistema.planalto.gov.br/siseventos/viienee/exec/arquivos/ANAISVIIENEE_INTERNET/01SEGURANCADEFESA/MESA1_1RISCOSEAMEACAS/MESA1_1PAPERS/antonioruyopodermaritimio.pdf)>. Acesso em: 5 jul. 2009.

SILVA, Golbery do Couto e. **Geopolítica do Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1967.

SOUZA, Kaiser Gonçalves de. Recursos minerais marinhos além das jurisdições nacionais. **Revista Brasileira de Geofísica**, São Paulo, v. 18, n. 3, p. 455-465, ago. 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbg/v18n3/a17v18n3.pdf>>. Acesso em: 4 jul. 2009.

VESENTINI, José William. **Novas Geopolíticas**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2003.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *et al.* **Amazônia azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006.