



AMAZÔNIA AZUL: RECONSTRUINDO UMA MENTALIDADE

Aspirante Victor Teixeira Mesquita
Escola Naval

RESUMO: “Amazônia Azul: Reconstruindo uma Mentalidade” é um texto que pretende abordar aspectos da defesa e da segurança da propriedade marítima brasileira. Este trabalho tem o propósito de colocar em foco a questão da mentalidade marítima, que esteve esquecida durante o último século e que reencontra no conceito da Amazônia Azul uma oportunidade de recuperar sua importância. Faz parte de nossa preocupação, também, abordar aspectos do direito marítimo, sem o qual não haveria limites no mar, bem como as atividades atuais e futuras da Marinha no tocante à defesa das águas jurisdicionais e suas riquezas. Para cumprir esses objetivos, fizemos uso de pesquisas bibliográficas e consultamos as diretrizes da Marinha do Brasil (MB), constatando a importância da Amazônia Azul para a Marinha e suas ações atuais e futuras.

O DIREITO DO MAR

Houve o tempo em que o mar territorial de uma nação estava limitado ao alcance das peças de artilharia instaladas ao longo do litoral para fins de defesa, ou seja, à distância de três milhas marítimas da costa. Porém, ao longo do século XX, o aumento das possibilidades de uso e de exploração do mar exigiu que o direito marítimo fosse revisto.

Então, os trabalhos iniciados em 1930 pela Liga das Nações culminaram, em 1982, com a realização da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Como resultado dessa Conferência, o Brasil e mais 118 países assinaram a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que dispõe de artigos legislando sobre todos os espaços marítimos e oceânicos, com o correspondente estabelecimento de direitos e deveres dos Estados que têm o mar como fronteira. A CNUDM, em vigor desde 1994, é ratificada por 148 países, dentre os quais o Brasil.

No que concerne aos espaços marítimos, todo Estado costeiro tem o direito de estabelecer um Mar Territorial de até 12 milhas náuticas (22 km), uma Zona Econômica Exclusiva (ZEE) ao longo de uma faixa litorânea de 200 milhas náuticas (370 km) de largura e uma Plataforma Continental (PC) estendida, cujos limites exteriores são determinados por critérios específicos, podendo o Estado costeiro pleitear a sua extensão até o limite de 350 milhas náuticas (648 km).



A COMPROVAÇÃO

Os Estados exercem soberania plena no Mar Territorial. Na ZEE e na PC, a jurisdição dos estados se limita à exploração e ao aproveitamento dos recursos naturais. Na ZEE, todos os bens econômicos no seio da massa líquida, sobre o leito do mar e no subsolo marinho são privativos do país ribeirinho.

No entanto, segundo a Convenção, para fazer jus à propriedade das riquezas do solo e subsolo marítimo além das 200 milhas marítimas, o Estado requerente deve apresentar mapas e relatórios técnicos comprobatórios dos limites externos da sua Plataforma Continental.

Brasil aceitou esse desafio em 1986 e devido aos esforços de cientistas, especialistas da Petrobras e da Marinha do Brasil, representada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), e sua inegável aptidão ao trabalho, o Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC) foi iniciado.

Ao longo dos 18 anos seguintes, um profícuo trabalho foi realizado, a fim de elaborar com solidez a proposta brasileira que seria enviada à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU. Em setembro de 2004, o Brasil apresentou o seu pleito de extensão da Plataforma Continental brasileira que está sob avaliação dessa Comissão. Se aprovado, os espaços marítimos de nosso país atingirão uma área de 4,5 milhões de quilômetros quadrados.

O VALOR DE NOSSO MAR

No Brasil, a real idéia do que se pode extrair dos oceanos vem aumentando sua notoriedade, mas o fato é que ela ainda é pouco conhecida. Por isso, é de se esperar que surjam perguntas como: qual o valor de todo esse mar? Ou ainda: Será que o esforço em garantir, legalmente, essa propriedade é válido? Veremos que o mar apresenta um grande valor econômico, ambiental e científico que certamente é essencial para o Brasil crescer sua importância no cenário mundial.

Em termos econômicos, o mar é a mais imprescindível das linhas de comunicação. Vivemos em um mundo globalizado, em que transações comerciais são fechadas entre corporações de países distantes por meio de alguns cliques. Porém, a melhor solução para o transporte das mercadorias continua sendo o mar. Prova disso é o fato de que 95% das transações comerciais brasileiras são realizadas por via marítima.

Além disso, os recursos naturais a disposição nesses 4,5 milhões de km² são imensos. A exploração de petróleo e gás natural no Brasil tem o mar como fonte preponderante de extração, com destaque para as bacias de Campos (RJ) e de Santos (SP). Em 2006, ano em que o Brasil se tornou auto-suficiente na produção de petróleo, 87% do volume extraído veio do mar. Soma-se a isso, como evidência da importância do mar na exploração desse recurso



mineral, a notória capacidade da Petrobras em realizar a produção de petróleo em águas profundas, sendo referência mundial nesse serviço.

As perspectivas futuras são ainda mais virtuosas, afirmação que se torna patente com a descoberta daquilo que se convencionou chamar de “pré-sal”. O pré-sal é uma camada de rochas depositadas abaixo de espessas camadas de sal, que possui grande potencial de geração e acúmulo de petróleo. No Brasil, o petróleo do pré-sal foi detectado em reservas que se estendem do Espírito Santo a Santa Catarina e testes iniciais comprovaram se tratar de um óleo leve, com baixa concentração de enxofre, ou seja, de maior qualidade e valor. As reservas possuem um volume de petróleo com potencial para posicionar o Brasil entre os maiores produtores de petróleo do mundo.

Já em termos ambientais e científicos, há uma grande gama de aplicações para o mar, principalmente no que diz respeito ao desenvolvimento das ciências marítimas. É necessário, então, que o Brasil realize a exploração do mar de maneira racional e sustentável, a fim de garantir o uso continuado de suas potencialidades, principalmente no que diz respeito às atividades de lazer, turismo e de pesca para alimentação.

A MENTALIDADE MARÍTIMA

Considerando a importância econômica, ambiental e científica da vasta propriedade marítima brasileira e o fato de nossa propriedade marítima, de acordo com o LEPLAC, atingir uma área maior que a da Amazônia (que possui 4 milhões de km² de área), o Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, em 2004, quando era Comandante da Marinha, cunhou a expressão Amazônia Azul para denominar o mar que nos envolve e nos pertence.

O Almirante Guimarães Carvalho fez uso de uma feliz analogia entre as riquezas existentes nas florestas amazônicas e aquelas que se encontram no mar, a fim de chamar a atenção da sociedade para a importância de guardar as riquezas marítimas. Isso porque a Amazônia é alvo de uma grande preocupação de todos os segmentos da sociedade brasileira. Para todos nós, é muito natural entender a importância de se defender aquela região em virtude da riqueza biológica ali existente, da quantidade de água disponível e da incrível biodiversidade. Porém, as potencialidades que nossa extensa faixa litorânea apresenta são por vezes esquecidas. Ao mostrar, então, que ela é como mais uma Amazônia dentro de nosso território, o impacto é grande e a discussão acerca da importância do mar aumenta.

O termo foi rapidamente absorvido pelo pessoal de Marinha. Seu uso se alastrou e, dentro da Marinha, o objetivo do nosso ex-Comandante passou a ser institucionalizado. Entendemos esse objetivo como o seguinte: tornar a idéia de defender o mar tão natural quanto a de defender a Amazônia. O advento da Amazônia Azul, que sempre esteve presente, à vista de todos, mas que raramente foi enxergada, pode ser traduzido como uma chance de resgate da mentalidade marítima brasileira.



Mas, surge a questão: por que falamos em resgate da mentalidade marítima? Fala-se em resgate porque, ao longo de sua história, o Brasil esteve fortemente ligado ao mar. Foi por meio dele que chegaram os portugueses, nossos descobridores, em 1500. O Atlântico era o meio de ligação entre as capitâneas hereditárias, cujos mandatários, logo que as recebiam, preocupavam-se em estabelecer portos e fortificações litorâneas. O mar foi também importante para a consolidação de nossa independência e garantia da nossa grandeza territorial.

Porém, ao longo do século XX, o Brasil forçosamente se desfez dessa mentalidade. O aumento do tráfego marítimo devido à intensificação do comércio internacional ocorreu após a Segunda Guerra Mundial, momento em que o Brasil estava despreparado para acompanhar a demanda; a mudança da capital nacional para o interior, com a construção de Brasília, e o incentivo à Indústria Automobilística tiraram importância da navegação costeira; as crises econômicas que assolaram o país durante os anos 80, a chamada década perdida, impossibilitaram a concessão de incentivos à Indústria Naval. Todos esses fatores concorreram para uma degradação da Marinha Mercante brasileira, bem como da infraestrutura de apoio (que engloba portos, píeres, docas, entre outros). Prova disso é o pequeno número de navios de bandeira brasileira, que forçam o país a pagar US\$ 7 bilhões em fretes, por ano, o que corresponde ao nosso faturamento anual das exportações de soja

A Marinha de Guerra também sofreu com esses fatores. A perda da mentalidade marítima, forçada ao longo do último século pelos fatores acima tornou os recursos à Força cada vez mais escassos, dificultando a manutenção da capacidade operativa condizente com a dimensão da área a ser defendida.

Entende-se, assim, o porquê de falarmos em resgate da mentalidade marítima para encerrar o significado intrínseco à Amazônia Azul. Essa expressão exorta a sociedade a um movimento de retorno, de lembrança à sociedade brasileira de que nossa ligação com o mar é sem volta.

A MARINHA SE FAZ PRESENTE

Diante do desafio de insuflar o movimento de resgate da mentalidade marítima brasileira e mostrar a importância de defender a Amazônia Azul, é de extrema importância que a Marinha se faça presente, que ela seja capaz de abarcar a sociedade em prol de uma mentalidade que não é interessante só à Marinha, mas aos anseios da nação.

Desta maneira, mesmo após um período de sérias restrições financeiras, que tornou os meios escassos para a segurança da vastidão de nossa faixa litorânea e obsoletos se comparados às inovações tecnológicas dos equipamentos militares, a Marinha vem cumprindo sua missão em tempos de paz de maneira exemplar, aparecendo de forma destacada em diversos aspectos.



(Salvamento e Resgate). Recentemente, esteve envolvida na maior operação de busca já realizada pelo país, a fim de procurar por vítimas e destroços do voo 447 da Air France, que ia do Rio de Janeiro a Paris e caiu no Oceano Atlântico, nas proximidades de Fernando de Noronha. A Marinha do Brasil soube atuar de maneira destacada nas buscas, tendo enviado cinco navios para a região que demonstraram o preparo e a dedicação da MB para todo o mundo e encheram os brasileiros de orgulho.

Além disso, a Marinha aparece também ao realizar suas incontáveis ações de patrulha ostensiva ao longo da costa brasileira. Hoje em dia, são recorrentes imagens que mostram navios da Marinha próximos de plataformas de extração de petróleo ou de nossas ilhas no Atlântico. São, naturalmente, figuras de forte simbolismo, que mostram a presença da Marinha do Brasil com seus navios de patrulha, controlando e fiscalizando aqueles que fazem uso de nosso Mar Territorial e constituem mais um meio de despertar a preocupação da sociedade com o mar.

A abertura da Marinha do Brasil para a população é outra área de ação em que a Força vem mostrando sua importância. Essa abertura se mostra evidente quando observamos o crescente número de Paradas Navais, que são desfiles de navios da Marinha nas proximidades de praias de importantes cidades de nosso país. Ela é observada, também, com a manutenção de Navios-Museus permanentemente abertos à visitação (como o Submarino Riachuelo e a Corveta Solimões), bem como com as visitas públicas ao Navio-Veleiro Cisne Branco. Essas atividades aproximam a população da Marinha, despertam a curiosidade e respeito do mar e de sua importância, constituindo, assim, mais um fator de fomento da mentalidade marítima.

A MARINHA DO AMANHÃ

Conforme vimos, uma das prioridades de nossa Marinha atual é a de amadurecer a compreensão do povo a respeito da importância do mar para sua sobrevivência histórica. Somente assim a Força terá condições de pleitear os recursos necessários para a se equipar e bem cumprir as tarefas do poder naval.

Ocorre que os limites no mar estão longe de ser como os limites em terra. Acidentes geográficos, barreira físicas e postos de fronteira delimitam com considerável clareza o que pertence a um país e o que já faz parte dos domínios do vizinho. No mar, porém, a propriedade marítima de um país só é clara quando o mesmo tem a capacidade de manter firme e freqüentemente a vigilância de suas águas jurisdicionais. Ou seja, nossa soberania no mar depende da presença maciça dos navios cinza da Marinha do Brasil.

Além disso, um país como o Brasil, que tem um futuro promissor e aspirações políticas e estratégicas que lhe garantam um papel mais preponderante no cenário mundial, como, por exemplo, o anseio por um assento fixo no Conselho de Segurança da ONU, tem a necessidade de contar com Forças Armadas fortes, capazes de atuar em missões de paz, de prestar apoio a nações mais necessitadas e de, evidentemente, dotar o país de uma capacidade razoável de dissuasão.



Considerando os aspectos supracitados e as também já citadas obsolescência e escassez dos meios navais de que o país dispõe nesse momento, a Marinha do Brasil estará em condições de cumprir as tarefas básicas do poder marítimo ao custo de investimentos que atendam suas perspectivas. Ou seja, nesse momento em que o Brasil cresce, é essencial que as autoridades percebam e empreendam vontade política para que a Marinha cresça junto.

Dentre os projetos futuros da Força, um dos mais importantes é o projeto do submarino nuclear. A idéia de obter este meio vem desde o ano de 1979, quando a Marinha iniciou seu Programa Nuclear. O projeto foi desenvolvido com muitos sacrifícios, principalmente durante a década de 90, em que as restrições orçamentárias foram grandes. Hoje, porém, as perspectivas são bastante promissoras: o governo brasileiro já assinou um contrato com o governo francês para a construção de quatro submarinos da classe Scorpène, que serão produzidos no Brasil em estaleiro a ser construído em Sepetiba (RJ), onde será construída, também, a nova Base de Submarinos da MB. Dentro do contrato, estão incluídos detalhes da assessoria técnica a ser prestada pela França para a construção do casco do submarino nuclear brasileiro, já no diâmetro apropriado para receber o reator nuclear. Previsões indicam que nosso submarino nuclear pode estar pronto por volta de 2030.

A obtenção de um submarino nuclear será de grande valia para a defesa de nossa Amazônia Azul, em virtude de sua capacidade de ocultação e de permanência no mar por tempo indeterminado. De fato, em um submarino nuclear, este aspecto passa a depender não mais do fator máquina, mas do fator humano, ou seja, da capacidade da tripulação de permanecer embarcada. Essas características trazem um valor inestimável a esse meio, isso sem citar seu valor dissuasório.

Ainda a fim de projetar seu futuro, a Administração Naval sintetizou seus projetos e metas para reaparelhamento no Plano de Articulação e Equipamento da Marinha (PAEMB), que prevê as necessidades da Marinha para o futuro e considera, para isso, as tarefas básicas do poder naval (controlar áreas marítimas, negar o uso do mar, projetar poder sobre terra e desenvolver capacidade de dissuasão).

Assim, para exercer o controle de áreas marítimas, o projeto prevê a criação de uma segunda Esquadra, mais próxima do Norte do país, bem como a obtenção de novos navios de patrulha oceânica, de escolta, de propósitos múltiplos e aeródromos.

Para cumprir a tarefa de negar o uso do mar, a intenção é investir em novos submarinos convencionais e nucleares, além de modernizar aqueles que a Marinha já possui, distribuindo-os entre as duas Esquadras, de forma a se cobrir todo o nosso extenso litoral de uma frota de submarinos silenciosa e eficiente no cumprimento dessa tarefa.

A fim de aumentar a capacidade de projeção do poder sobre terra, a intenção é criar uma segunda Divisão Anfíbia, junto à Segunda Esquadra e dotar a MB de embarcações de carga geral, de viaturas, de blindados e outros equipamentos necessários ao movimento mar-terra.



A capacidade de dissuasão, então, será simples consequência do bom aprestamento e atualização dos meios operativos utilizados por nossa Marinha, capacidade esta que será amplamente desenvolvida, conforme já citamos, com a obtenção do esperado submarino de propulsão nuclear.

CONCLUSÃO

Invoquemos, ao final deste texto, a visão de futuro da Marinha do Brasil: "A Marinha do Brasil será uma Força moderna, equilibrada e balanceada, e deverá dispor de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais compatíveis com a inserção político-estratégica do nosso País no cenário internacional e, em sintonia com os anseios da sociedade brasileira, estará permanentemente pronta para atuar no mar e em águas interiores, de forma singular ou combinada, de modo a atender aos propósitos estatuídos na sua missão".

Considerando aquilo que foi desenvolvido e a visão de futuro da Força, podemos depreender que o esforço da Marinha, o trabalho que os marinheiros realizam hoje tem a finalidade de garantir a defesa e a segurança da Amazônia Azul e os anseios estratégicos de nosso país amanhã.

A Marinha trabalhou ao longo de muitos anos, com dedicação e abnegação, para garantir a posse legal de nosso mar territorial. Naturalmente que as leis têm sua força, principalmente em um país constitucionalmente pacífico como o nosso. Porém, é preciso desenvolver uma maturidade marítima que entenda que uma Marinha de Guerra forte é essencial para a defesa do patrimônio brasileiro, indispensável para mostrar a todos que temos condições de defender o que é nosso por direito. A Amazônia Azul está aí para isso: para ser defendida e, ao mesmo tempo, defender; defender nossa mentalidade marítima, fortalecê-la, reconstruí-la!

BIBLIOGRAFIA

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira... [ET AL]. Amazônia Azul: o mar que nos pertence. Rio de Janeiro: Record, 2006.

TOSTA, Octavio. Teorias Geopolíticas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

PETROBAS. Disponível em: www.petrobras.com.br; Acesso em 17 de maio de 2010.

POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO PRODUTIVO. Disponível em: www.desenvolvimento.gov.br/pdp; Acesso em 18 de maio de 2010.

MARINHA DO BRASIL. Disponível em: www.mar.mil.br; Acesso em 26 de maio de 2010.