

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (IM) LAERTE INÁCIO

A IMPORTÂNCIA DA ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL NA VIGILÂNCIA E NA
DEFESA DOS RECURSOS NATURAIS EXISTENTES NA AMAZÔNIA AZUL.

Rio de Janeiro
2009

CC (IM) LAERTE INÁCIO

A IMPORTÂNCIA DA ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL NA VIGILÂNCIA E NA
DEFESA DOS RECURSOS NATURAIS EXISTENTES NA AMAZÔNIA AZUL

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

Orientador: CF Alberto Duek

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2009

RESUMO

O Brasil possui expressivas fontes de riquezas econômicas importantes no cenário internacional. Os recursos naturais e as riquezas existentes no território brasileiro despertam a cobiça internacional que pode ameaçar a soberania do país. Cabe ao Brasil tratar com seriedade e firmeza a vigilância e a defesa desses recursos. Parte das riquezas do país encontra-se na área denominada Amazônia Azul. O Brasil ratificou a Convenção das Nações Unidas em 22 de dezembro de 1988, o que possibilitou apresentar uma proposta para exercer jurisdição sobre os recursos naturais do solo e subsolo marinhos de extensas áreas oceânicas, para além das 200 milhas náuticas. A maior parte da exploração do petróleo no Brasil é feita na margem continental brasileira, sendo apenas 13% do petróleo encontrado em outras áreas do território. Houve um impressionante aumento na produção e no preço do petróleo no Brasil, alcançando a almejada autosuficiência do país. Outro importante setor para o país é o Transporte Marítimo. Considerando que 95% do comércio internacional é realizado por vias marítimas, constituindo-se no principal meio de deslocamento de carga pesada a longas distâncias, esse setor revela-se de suma importância para economia do Brasil. Além do petróleo e do transporte marítimo, a atividade pesqueira é outra fonte de riquezas. Em função do aumento da atividade pesqueira e da sobrepesca em relação a algumas espécies, os barcos pesqueiros tenderão a invadir áreas de jurisdição de outros Estados, requerendo incrementar a fiscalização da pesca em nossas águas jurisdicionais. Recentemente foi aprovada a Estratégia Nacional de Defesa que dará respaldo à Marinha do Brasil para modernizar e investir recursos essenciais nos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais. Com as riquezas existentes em nossa Amazônia Azul, que desperta cobiça de outros países. O Brasil precisa contar com uma Marinha forte capaz de inibir as agressões pela dissuasão ou, falhando esta, de conter os agressores.

Palavras – Chave: Amazônia Azul. Petróleo. Transporte Marítimo. Pesca.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	4
2	A AMAZÔNIA AZUL E SEUS RECURSOS NATURAIS.....	6
2.1	A área denominada de Amazônia Azul.....	6
2.2	A ampliação da Plataforma Continental na Amazônia Azul.....	7
2.3	O Petróleo existente na Amazônia Azul.....	11
2.4	O Transporte Marítimo no Brasil.....	14
2.5	A atividade pesqueira no litoral brasileiro.....	16
3	A NECESSIDADE DO PAÍS DISPOR DE UM PODER NAVAL CAPACITADO MILITARMENTE PARA DISSUADIR E DEFENDER A AMAZÔNIA AZUL.....	19
4	CONCLUSÃO.....	22
	REFERÊNCIAS.....	24

1 INTRODUÇÃO

Recentemente ocorreu uma crise econômica que impactou o mundo. Tem sido assunto dominante das mídias e principais notícias das seções de economia dos jornais. O Brasil sofreu menos impacto do que os outros Estados, em parte devido às suas riquezas. Em relação à crise econômica, Diégues (2009, p. 132) afirma: “O Brasil dispõe de certos trunfos que devem permitir-lhe enfrentá-la em condições relativamente melhores que as dos outros países por ser produtor de alimentos e detentor de vastos recursos naturais.”

O Brasil possui expressivas fontes de riquezas econômicas que são importantes no cenário internacional. Os recursos naturais e as riquezas existentes no território brasileiro despertam cobiças internacionais, que podem ameaçar a soberania do país, Vidigal (2006, p. 258) afirma que a Política de Defesa Nacional (PDN) reconhece que a sociedade brasileira não tem hoje uma boa percepção de ameaças externas e que o país não pode esperar alcançar e manter seus interesses sem disputas e que nas próximas décadas, conflitos internacionais poderão ocorrer, especialmente por áreas e recursos marítimos. Vidigal (2006, p. 258) afirma ainda que a PDN alerta para o seguinte fato: “[...] que países detentores de grande biodiversidade, de enormes reservas de recursos naturais e de imensas áreas incorporáveis ao sistema produtivo podem tornar-se vítimas da ambição internacional.”

Em momento de crises econômicas a ambição internacional pelas riquezas do país tende a aumentar e o Brasil precisa estar preparado para enfrentar qualquer iniciativa externa que coloque em risco essas riquezas. Segundo Diégues (2009, p. 124), não se pode prever, neste momento de crise, a gravidade e a natureza das ameaças a que poderá estar sujeito. Por outro lado, seria imprudente presumir-se que não possa deparar-se com iniciativas externas mais agressivas ou hostis, que ponham em risco os interesses e aspirações do país.

Por despertar cobiça nas áreas onde existem riquezas, as potências estrangeiras, buscam defender seus interesses nessas áreas, cabendo ao Brasil tratar com seriedade e firmeza a vigilância e a defesa do território brasileiro.

Tendo em vista que grande parte das riquezas do Brasil encontra-se em nosso território marítimo e que é crescente o interesse no âmbito internacional por essas riquezas disponíveis no mar, é importante que o país disponha de uma Marinha moderna e capaz de vigiar e defender o que lhe pertence contra qualquer iniciativas hostis ou agressivas que coloquem em risco sua soberania e seus interesses no mar. Carvalho (2004, p. 19) afirma que devido às inimagináveis riquezas existentes deve-se cuidar da Amazônia Azul, que seria, por todas as razões, conveniente que dela cuidássemos antes de perceber-lhe as ameaças.

As Forças Armadas, como os outros setores do governo, também são afetadas por crises econômicas, acarretando orçamentos reduzidos nesses períodos, insuficientes para o cumprimento de suas missões. O Brasil tem o dever de defender suas riquezas e não pode correr o risco de perder a soberania em qualquer parte de seu território, deixando de fazer investimentos que são necessários à vigilância e defesa do seu patrimônio, o mar é uma fonte de muitos recursos naturais e deve ser defendido:

O propósito desta monografia, na qual foi realizada uma pesquisa bibliográfica, é descrever as riquezas existentes na Amazônia Azul, bem como analisar a importância de investir os recursos necessários na Marinha do Brasil, para que possa efetuar a vigilância e defesa dessas riquezas. Para atingir este propósito serão abordados os seguintes assuntos: a começar pela importância da Amazônia Azul para o Brasil, suas dimensões e principais riquezas econômicas encontradas. Serão destacados os recursos naturais de maior relevância para a economia do Brasil, como a exploração e exploração do petróleo e gás, transporte marítimo e da pesca, recursos naturais essenciais que poderão contribuir para o crescimento econômico do país. Dessa forma, contribuir para demonstrar a necessidade da vigilância e defesa das riquezas existentes na Amazônia Azul, com uma Marinha moderna, condizente com o valor do seu patrimônio natural.

2 A AMAZÔNIA AZUL E SEUS RECURSOS NATURAIS

2.1 A área denominada de Amazônia Azul

O termo “Amazônia Azul” foi empregado pela primeira vez em um artigo do Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, que fez comparações entre a Amazônia brasileira e faixa litorânea de até 200 milhas marítimas de largura, na chamada Zona Econômica Exclusiva (ZEE). Essas duas áreas que são imensos espaços geográficos brasileiros, que possuem muitas riquezas e perspectivas importantes para o país. Segundo Carvalho (2004, p. 19), apesar da importância da Amazônia brasileira, com mais de 4 milhões de Km², abrigando parcela considerável da água doce do planeta, reservas minerais de toda ordem e a maior biodiversidade da terra, há uma outra “Amazônia” que o Brasil não conhece e é tão ignorada por boa parte dos brasileiros quanto o foi aquela por muitos séculos. Chamou de “Amazônia Azul” essa área marítima inimaginavelmente rica pertencente ao Estado brasileiro que é maior do que a Amazônia brasileira.

Para defender os seus interesses e as riquezas existentes na Amazônia Azul perante os outros países, o Brasil precisou do respaldo de legislações que fossem reconhecidas internacionalmente.

É dever sagrado para a nossa geração conhecer e desenvolver as capacidades necessárias para o pleno exercício dos direitos sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental, que nos cabem pelos tratados internacionais vigentes (VIDIGAL, 2006, p. 30).

Nesse sentido, o Brasil participou de acordos e convenções internacionais que permitiram exercer os seus direitos no mar. Segundo Vidigal (2006, p. 34), os interesses divergentes entre os Estados, nos aspectos relativos ao uso do meio marinho, levaram a realizar-se, de 1973 a 1982, a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica, foi concluída, sendo assinada pelo Brasil e outros 118 países, terminando uma longa história de negociações iniciada em 1930, sob a égide da Liga das Nações. Esta Conferência deu origem à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)¹. Segundo (VIDIGAL, 2006, p. 34) “Até o dia primeiro de fevereiro de 2005, 148 Estados a haviam ratificado.”

¹ A CNUDM possui 17 partes e 9 anexos, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10/12/1982, foi aprovada pelo Decreto Legislativo nº 5, de 9/11/1987 pelo Congresso Nacional, ratificada pelo Brasil em 22/12/1988, e promulgada pelo Decreto nº 1.530, de 22/06/1995, considerando sua entrada em vigor a partir de 16/11/1994. Disponível em: < http://www2.mre.gov.br/dai/m_1530_1995.htm>.

A CNUDM é um acordo internacional que estabelece o limite dos mares territoriais de cada nação costeira e legisla sobre os espaços marítimos e oceânicos definindo os direitos e deveres dos Estados costeiros (BRASIL, 2005b, p. 20). Legisla sobre os direitos e deveres dos Estados costeiros. “Constitui-se, segundo analistas internacionais, no maior empreendimento normativo no âmbito das Nações Unidas, na medida em que legisla sobre todos os espaços marítimos e oceânicos” (BRASIL, 2005b, p. 20). Com a ratificação da CNUDM o Brasil deu um importante passo em direção a conquista da ampliação do território localizado na Plataforma Continental, junto às Organizações das Nações Unidas (ONU). Deu oportunidade ao Brasil de ampliar e explorar os recursos naturais disponíveis na Amazônia Azul e a defender essas riquezas que se encontram nesse imenso mar que o cerca e que despertam interesses internacionais.

2.2 A ampliação da Plataforma Continental

O Brasil nas últimas décadas começou a descobrir a importância da Amazônia Azul para o país. Demonstrou o interesse na Plataforma Continental (PC) antes da realização da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, quando introduziu na Constituição de 1967 o conceito de soberania sob a plataforma submarina Mattos (1980, p. 72) afirma, “A Constituição de soberania sob a plataforma submarina introduzida na Constituição de 1967 estava fadado a evoluir, ajustando-se às idéias modernas sobre o aproveitamento do mar e suas riquezas.” Segundo Mattos (1980, p. 72) os termos Plataforma Continental (PC) e mar territorial (MT) tiveram origem quando substituiu a expressão plataforma submarina na Emenda Constitucional de 1969.

Este autor considera que com a incorporação da PC e do MT ao texto constitucional pelo legislativo brasileiro, a sociedade, o poder político e o governo começaram a dar importância e se preocupar em defender essa região que possui recursos minerais e demais recursos do solo e do subsolo marinhos. Segundo Mattos (1980, p. 72) “Ao incorporarmos ao nosso texto constitucional essas idéias novas de PC e de MT estávamos defendendo os interesses nacionais em face das reivindicações internacionais surgidas sobre os novos usos do mar.”

Um fato importante ocorrido que chamou a atenção do Brasil para o valor da PC foi o caso sobre a pesca da lagosta por embarcações francesas. Conforme comenta Vidigal (2006, p. 44), sobre o episódio ocorrido em 1962-63, o problema era, claramente de inspiração financeira, dizia respeito à interpretação do artigo 2, da Convenção sobre a PC, de

1958, à época vigente, segundo o qual os Estados costeiros exercem direitos soberanos sobre a PC, para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais. Embarcações de pesca francesas estavam pescando lagosta na nossa PC sem autorização, sendo apresadas por navios de guerra brasileiros. Os franceses alegaram que a lagosta para movimentar-se nadava na massa líquida. Em contrapartida o Brasil defendeu a tese de que a lagosta se desloca por saltos utilizando o solo marinho, sendo considerado um recurso natural da PC. Mas, finalmente, o bom senso prevaleceu e não houve guerra entre os dois países. Tal acontecimento ficou conhecido como “a Guerra da Lagosta”. Concluiu-se que o Brasil teve uma postura firme e correta na defesa dos seus direitos na discussão sobre a pesca da lagosta na PC e a atuação da Marinha do Brasil nesse episódio foi fundamental para a solução da crise.

Temos todos os direitos referentes aos recursos existentes na PC, conforme estabelecido na CNUDM. Essa Convenção estabelece, no que concerne aos espaços marítimos, que todo Estado costeiro exerce o direito de estabelecer um MT de até 12 milhas náuticas e que todos os bens econômicos existentes no seio da massa líquida, sobre o leito do mar e no subsolo marinho, ao longo de uma faixa litorânea de 200 milhas marítimas de largura, na chamada ZEE, constituem propriedade exclusiva do país ribeirinho. Em alguns casos, a PC, prolongamento natural da massa terrestre de um Estado costeiro, ultrapassa essa distância, podendo estender a propriedade econômica do Estado a até 350 milhas marítimas, mas devem ser determinados segundo a aplicação de critérios específicos. (BRASIL, 2005b, p. 20).

A fim de fazer valer os seus direitos sobre a PC e de poder aproveitar a oportunidade que a legislação permitia de ampliar esta área do território, o Brasil apresentou uma proposta à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) para exercer jurisdição sobre os recursos naturais do solo e do subsolo marinhos de extensas áreas oceânicas, além das 200 milhas náuticas. “A partir de 1986, o Governo brasileiro, com base nas disposições da CNUDM, decidiu estabelecer o limite exterior da plataforma continental brasileira para além do limite das 200 milhas.” (BRASIL, 2005b, p. 21).

Com especialistas da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), Petrobrás e de algumas universidades, o Brasil iniciou um projeto de Levantamento da Plataforma Continental (LePlaC), sob a coordenação da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM) para determinar os limites exteriores da PC (BRASIL, 2005b, p. 22). Após a conclusão do projeto, o Brasil determinou uma extensa área oceânica que vai além das 200

MN, da ordem de 911 mil km², referentes a plataforma continental estendida (BRASIL, 2005b, p. 23).

Após a conclusão do projeto foi elaborada uma proposta brasileira para aprovação pela CLPC. Segundo Vidigal (2006), a proposta brasileira foi submetida, em maio de 2004, à CLPC da Organização das Nações Unidas (ONU), de acordo com o artigo 76 e com o Anexo II, artigo 4º, da Convenção e em setembro de 2004, a proposta começou a ser examinada pela Comissão, numa subcomissão de sete peritos internacionais.

Podemos fazer uma analogia, assim como ocorreu no passado, por meio das Entradas e Bandeiras, o nosso território está sendo ampliado, ou seja, estamos definindo nossa última fronteira.

A partir de 1700, por meio das Entradas e Bandeiras, foi iniciado no Brasil um processo de alargamento de suas fronteiras terrestres, com o propósito, entre outros, de mapear o território e minerar pedras preciosas. Depois de cerca de 280 anos, um outro processo está em curso. Desta feita com a finalidade de alargar as fronteiras marítimas do Brasil, em direção ao Leste, fruto do trabalho inteligente, pertinaz e patriótico de um punhado de especialistas da Marinha do Brasil, da Petrobrás e da Comunidade Científica, cognominados, reconhecidamente, de “Bandeirantes das Longitudes Salgadas.” (BRASIL, 2005b, p. 23).

A Marinha do Brasil está trabalhando com muita seriedade nesse processo e foi incluída nas Orientações do Comandante da Marinha para 2009 (ORCOM-2009), documento que transmite o pensamento e a vontade política do Comandante da Marinha à instituição, destacando a importância de tornar público esta proposta que foi apresentada à CLPC.

Dar conhecimento público às questões legais que estabelecem os limites dos “Espaços Marítimos Brasileiros”, assim como às possibilidades advindas do nosso pleito junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU (CLPC), para incorporação de cerca de 960.000 km² de Plataforma Continental (PC), além das 200 milhas náuticas (BRASIL, 2009a, p. 8).

O comandante Alexandre Tagore Medeiros de Albuquerque, em entrevista publicada no Jornal do Brasil, do dia 27 de julho de 2008, divulgou que a CLPC deu sinal verde para o Brasil incorporar, para além das 200 MN, mais 712 mil quilômetros quadrados de extensão da PC, acatando 80% do pedido (ALBUQUERQUE, 2008, p. 26).

Destaca Albuquerque (2008, p. 26) que a proposta brasileira não foi plenamente aprovada pela CLPC. Em 27 de março de 2007, após deliberação tomada sobre a proposta, a CLPC formalizou ao governo brasileiro sua decisão, sob a forma de recomendações, segundo as quais o Brasil poderá apresentar nova proposta que se for aceita, que permitirá a incorporação dessa área restante.

O Brasil foi um dos primeiros países que apresentou a proposta a CLPC sendo considerado pioneiro nesse pleito.

O Brasil foi o segundo país a pedir a ampliação de sua área de mar depois da Rússia, que não foi atendida por não ter fronteira marítima bem delimitada. Depois do Brasil a Austrália, Irlanda, Nova Zelândia, França, Espanha, Reino Unido, Noruega, França, México, Barbados e Indonésia pleitearam a expansão de seus mares. O pioneirismo brasileiro deve-se ao fato de que “nossa margem continental é comprovadamente rica em petróleo e possivelmente em outros recursos minerais” (ALBUQUERQUE, 2008, p. 26).

Albuquerque (2008, p. 26) afirma que a Marinha e as demais entidades da Comissão Interministerial para os recursos do Mar envolvidas no tema engajaram-se decididamente desde o primeiro momento nessa proposta de ampliação da plataforma continental.

O governo brasileiro tem apoiado o LePlaC. O Congresso Nacional aprovou o projeto de lei n. 47/08-CN², para conceder um crédito especial no valor de R\$ 167,4 milhões, em favor do Ministério da Defesa que têm por finalidade permitir à Marinha do Brasil dar continuidade ao LePlaC, com o propósito de estabelecer o Limite Exterior da PC, dentro do qual o Brasil poderá exercer os direitos de soberania para exploração e o aproveitamento dos recursos naturais do leito e subsolo marinhos (BRASIL, 2008a, p. 1).

O Brasil pleiteou, em conformidade com a CNUDM, a maior área possível de Plataforma Continental, irá apresentar uma nova proposta de limite exterior à CLPC, em complementação a proposta original. “A Comissão Interministerial para os recursos do Mar (CIRM) resolveu, pela Resolução nº 1 de 13 de maio de 2008, aprovar a elaboração de uma nova proposta a ser encaminhada à CLPC.” (BRASIL, 2008c, p. 797)

Este autor julga que o país está tomando consciência de seus direitos sobre a PC. Embora, na atualidade, não haja políticas voltadas para expansões territoriais, os países atuam sobre os espaços de tal modo que permita o engrandecimento e fortalecimento do Estado. O que se busca não é a expansão física do território, mas o incremento do grau de conhecimento e utilização do mesmo, em termos quantitativos e qualitativos, com intuito de melhor dispor-se dos recursos disponíveis para a consecução dos objetivos traçados pelas políticas. A Marinha do Brasil tem uma participação importante na ajuda ao país a definir a última fronteira do território brasileiro e insistir na busca dos direitos junto ao grupo das Nações Unidas (ONU), para a incorporação ao território brasileiro o complemento da extensão atlântica do litoral e das ilhas oceânicas que ainda não é reconhecida internacionalmente.

² Congresso Nacional aprova em 05/12/2008, o Projeto de Lei nº 47/08-CN que concede ao Ministério da Defesa um crédito especial, instituído pelo Decreto nº 98.145/89 que autoriza estabelecimento do limite Exterior da PC. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/agencia/verNoticia.aspx?codNoticia=79625&codAplicativo=2>>, acesso em 05/08/2009

Ressalta-se que se tornou prioritário para o país a aprovação do processo com as recentes descobertas de reservas de petróleo nas camadas do pré-sal. A expansão da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas, padronizadas pela legislação internacional, garante ao país a proteção das reservas existentes e as novas descobertas que poderão ocorrer.

2.3 O Petróleo existente na Amazônia Azul

Uma das principais riquezas encontradas na Amazônia Azul é o petróleo. O país depende muito desse recurso energético:

O petróleo é outra grande riqueza da nossa Amazônia Azul. No limiar da auto-suficiência, o Brasil prospecta, no mar, mais de 80% do seu petróleo, o que, em números, significa algo na ordem de 1,4 milhões de barris por dia. Com as cotações vigentes em 2005 é dali extraído, anualmente, um valor aproximado de US\$ 30 bilhões. Novamente, não é só o valor financeiro que conta. Privados desse petróleo, a decorrente crise energética e de insumos paralisaria, em pouco tempo, o País (CARVALHO, 2004, p 20)

O recurso energético petróleo possui um importante papel na produção mundial de energia, é explorado, preferencialmente, no mar, em diversos países costeiros, entre os quais o Brasil (BRASIL, 2005b, p. 177). Localizado na margem continental brasileira é muito importante para a economia do país. Segundo Vidigal, o petróleo localizado em nossa área marítima é muito importante para economia do Brasil, segundo Vidigal (2006, p.137) “oitenta e sete por cento do nosso petróleo vêm do mar.”

A empresa Petrobrás tem um importante papel na exploração do petróleo no Brasil. Há várias décadas que o Brasil conta com sua participação. Segundo Fleischhauer (2004, p. 157). “A Petrobrás foi criada em 1953, depois da enorme mobilização obtida pela campanha “O petróleo é Nosso”, e sob grande influência do Clube Militar.”

A Petrobrás que começou com monopólio brasileiro teve sua quebra de monopólio em 1997 quando foi criada a Agência Nacional do Petróleo, como órgão regulador da indústria do petróleo.

Uma nova mudança no cenário da indústria do petróleo ocorreu com a lei nº 9.478, promulgada em 6/8/1997, que decretou a quebra do monopólio da Petrobras referente a exploração, produção, transporte, refino e importação de petróleo e derivados e a criação da Agência Nacional do Petróleo (ANP), e do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). A ANP é uma autarquia sob regime especial, com personalidade jurídica de direito público e autonomia patrimonial, administrativa e financeira, vinculada ao Ministério de Minas e Energia, criada como órgão regulador da indústria do petróleo. A ANP tem por finalidade promover a regulamentação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas da indústria do petróleo (BRASIL, 2005b, p. 182).

A produção diária de petróleo vem aumentando desde a criação da Petrobrás em 1953, segundo Fleischhauer (2004, p. 157), “Quando foi criada a Petrobrás, a produção diária do Brasil era de 2.700 barris/dia”. Em 2006, como verificaremos a seguir, a produção passou para 1,8 milhão de barris/dia.

Devido a vários fatores que levaram a necessidade crescente de combustíveis no país houve necessidade de se fazer investimento. Em resposta a esse investimento, vários campos petrolíferos foram descobertos nas bacias situadas na plataforma continental, e a produção brasileira, que em 1970 era de 167 mil barris/dia, atingiu, no final de 1997, a marca de 1 milhão de barris/dia (BRASIL, 2005b, p. 181).

Houve uma impressionante evolução na produção diária de petróleo no Brasil nas últimas décadas. Segundo Reis (2009, p. 21) “A Petrobrás, que comemora 50 anos de criação, somente agora ultrapassou o 1,5 milhão de barris por dia de produção (Nota da Redação: Em maio de 2006 – 1,8 milhão de barris/dia - a almejada autosuficiência).”

Além do aumento na quantidade, houve um substancial aumento no valor do preço do barril do petróleo. Segundo Vidigal (2006, p. 130), as crises do petróleo ocorridas em 1973 e 1979 no mundo, quando a Organização dos Países Produtores de Petróleo elevou o preço do barril, de menos de um dólar para valores entre 20 e 40 dólares, impulsionaram os investimentos em tecnologias de águas profundas. Em virtude do grande aumento do valor do preço do barril, as explorações na plataforma continental passaram a ser viável economicamente, apesar das dificuldades para a exploração, propiciaram ao Brasil investir em tecnologias de águas profundas.

Este autor considera que a extração do petróleo, bem como seus derivados abre uma nova perspectiva para o Brasil, capaz de torná-lo um dos principais protagonistas da geopolítica mundial, condizente com o tamanho de sua população e de seu território. Com a inquestionável previsão de esgotamento do petróleo por se tratar de um recurso não renovável e com o aumento da demanda, o aumento do valor do petróleo é inevitável. Dessa forma, as reservas disponíveis do planeta tornar-se-ão uma área de intensa cobiça internacional. Segundo o Almirante Reis (2006, p. 17), “Devido a vários fatores o preço do petróleo foi galgando novos patamares com o correr do tempo.”

O economista americano Jeremy Rifkin, em entrevista na Revista Veja, de 24 de Dezembro de 2008, faz previsões de continuar crescendo o consumo e o preço do petróleo Rifkin (2008, p. 17), “Em breve, seremos 9 bilhões de habitantes no planeta. Isso aumentará ainda mais a demanda por petróleo e outros combustíveis fósseis.”

Por causa do aumento da população mundial e do consumo, o preço do petróleo deverá subir a cada ano. Segundo Rifkin (2008, p. 20), “A agência Internacional de Energia prevê que o barril deverá custar 200 dólares em 2030. Com o preço do petróleo nesses patamares, não há como o mundo funcionar.”

A exploração de petróleo na margem continental brasileira trouxe expectativas de desenvolvimento para o Brasil a partir de uma auto-suficiência em petróleo (reserva provadas)³.

Logo após a perfuração de alguns poços exploratórios na plataforma continental, jazidas petrolíferas foram descobertas nas bacias submarinas, notadamente na bacia de Campos, situada na margem Sudeste brasileira. Essas descobertas trouxeram novo alento às expectativas de desenvolvimento nacional, a partir de uma possível auto-suficiência na produção de petróleo. (BRASIL, 2005b, p. 180).

Entre as bacias exploratórias no mar destaca-se a bacia de campos, Segundo Vidigal (2006, p.138) “a Bacia de campos, principal província petrolífera do país, ocupa uma área de 115 mil quilômetros quadrados e profundidades que alcançam 3.400 metros. Produz 1,3 milhão de barris/dia de petróleo e 17,4 milhões de metros cúbicos por dia de gás.”

A Bacia de Campos é onde se produz mais petróleo no Brasil, de acordo com a ANP⁴. A Petrobrás extraiu, em 2008, o total de 596.938.378 barris de petróleo de suas plataformas marítimas, o que corresponde a 90% do total de 663.275.425 produzido pelo país. Deste total, a Bacia de Campos, produziu 547.348.250 barris o que corresponde a 91,69% de todo petróleo que é extraído das plataformas marítimas e 82,52% de todo o petróleo que é produzido pelo país, fazendo do Estado do Rio de Janeiro o maior produtor nacional de petróleo. Para compreensão da dimensão do complexo da bacia de Campos, Vidigal (2006, p.138) a descreveu: “A Bacia de Campos é como uma cidade dispersa habitada por 40 mil pessoas. 16 plataformas fixas, 27 sistemas de produção flutuante em 38 campos de produção, com 546 poços, compõem a cidade.”

Outra importante bacia brasileira é a de Santos. Com as recentes descobertas de petróleo na camada do pré-sal, naquela bacia, com estimativas que falam em reservas de 30 a 50 bilhões de barris, podem colocar o Brasil dentre os países de maiores reservas do mundo desse precioso óleo (LESSA, 2008, p.1).

³ Reservas provadas, em barris, divididas pelos barris consumido em um ano. A relação é definida em anos de disponibilidade e é baseada em determinadas taxas esperadas de consumo e de crescimento econômico.

⁴ Extraído da Agência Nacional do Petróleo – ANP, Boletim de Produção, conforme o Decreto n. 2.705/98. Petróleo, óleo e condensado.

O gás natural é o combustível mais econômico e ecologicamente correto, por ser menos poluente, a Bacia de Santos, no campo de Mexilhão, tem reservas de gás natural estimadas em 396,4 bilhões de m³ (VIDIGAL, 2006, p. 141).

Com a pesquisa e a produção em águas profundas, o Estado alcançou um alto patamar tecnológico, a almejada autosuficiência e o conhecimento de reservas de petróleo e gás na região oceânica vitais para as próximas décadas. Mas, perigosamente, a evolução obtida pela Petrobrás não está sendo acompanhada pela capacitação da Marinha do Brasil para prover a adequada proteção e defesa da Amazônia Azul e, em especial, das regiões produtoras de petróleo. Consta-se que o Governo Federal não tem observado a importância da defesa da Amazônia Azul na questão do não repasse da maior parte dos recursos provenientes dos royalties do petróleo, conforme afirma o Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, em sua Ordem do Dia de assunção do Comando da Marinha que apesar das leis do petróleo estabelecerem que parte dos royalties devem ser destinados à Marinha do Brasil (MB), para propiciar as atividades de patrulha e proteção das plataformas e bacias petrolíferas da costa brasileira, isso não vêm ocorrendo, o Governo Federal tem contingenciado parte significativa destes recursos, o que totalizou R\$ 2,61 bilhões retidos no Tesouro Nacional ao final de 2006 e em 2007, a Lei Orçamentária Anual (LOA) previu arrecadação da ordem de R\$ 1,4 bilhão de “Royalties” para a Marinha. Entretanto, apenas R\$ 551,8 milhões (38,9%) ficou disponível para Marinha, o restante, no valor de R\$ 861,9 milhões ficaram na “Reserva de Contingência” (BRASIL, 2007a, p.1).

Segundo este autor, o Brasil tem que priorizar os investimentos em recursos mais rentáveis como o petróleo que demonstrou um avanço quantitativo nas últimas décadas em sua produção e que teve uma grande valorização no preço. Tem que estar consciente dos setores que despertam o interesse das grandes potências, as mesmas estarão voltadas para as regiões produtoras, pois dependem do petróleo para moverem seus meios de transporte e suas indústrias, destacando-se a indústria petroquímica que produz diversos artigos comercializados no mundo.

2.4 O Transporte Marítimo no Brasil

Um importante setor de atividade para o Brasil que pode ter um crescimento e gerar muito recursos como o é gerado pelo Petróleo é o transporte marítimo, Segundo Vidigal (2006, p. 105), podemos compreender a importância do transporte marítimo para o Brasil porque o mundo está cada vez mais globalizado, as trocas comerciais entre os diversos países

vêm se intensificando e há uma dependência cada vez maior do transporte marítimo para realização destas trocas comerciais. O comércio internacional é a principal fonte de receita do exterior, de acordo com o Almirante Vidigal (2006, p. 105) “O comércio internacional brasileiro é, atualmente, a principal fonte de receita de moeda vinda em definitivo do exterior e que, desse comércio, aproximadamente 95% se fazem por via marítima.”

Houve um esforço considerável de cunho político, econômico e financeiro, desde 1941 para promover a evolução necessária da frota mercante, na construção e em reparos navais, com a criação do Fundo de Marinha Mercante e outras medidas. Porém, por diversos fatores, como a crise do petróleo de 1973; a extinção da Sunamam em 1989; e a transferência da administração do Fundo de Marinha Mercante para o Ministério dos transportes, agravados pela incompetência das administrações portuárias e das empresas de navegação do Governo, ocorreu a deterioração da atividade marítima, com a inviabilização dos portos por muitos anos, e, assim, não concretizamos um parque de construção naval e cedemos a cota brasileira de transporte marítimo de nosso próprio comércio (VIDIGAL, 2006, p. 29).

A Marinha Mercante passou o pior período na década de 90, a frota nacional se reduziu drasticamente; grandes companhias brasileiras faliram; e estaleiros fecharam, parando a fabricação de embarcações e praticamente perdendo toda a tecnologia adquirida nos anos anteriores (BRASIL, 2005b, p. 45).

As vias marítimas são consideradas favoráveis para o deslocamento de carga pesada a longas distâncias. No Brasil o sistema de transportes limitou-se inicialmente ao fluvial e ferroviário e em seguida ao setor rodoviário, que é o mais caro depois do aéreo.

Até a década de 1950, a economia brasileira fundava-se na exportação de produtos primários e, com isso, o sistema de transportes limitou-se aos transportes fluviais e ferroviários. Com a aceleração do processo industrial na segunda metade do século XX, a política para o setor concentrou os recursos financeiros no setor rodoviário, com prejuízo para as ferrovias, especialmente na área da indústria pesada e de extração mineral. Como resultado, o setor rodoviário, o mais caro depois do aéreo, movimentava, no final do século, mais de sessenta por cento das cargas brasileiras. Entre 1920 e 1945, com o florescimento da indústria de construção naval, houve um crescimento constante do transporte marítimo (BRASIL, 2005b, p. 45).

O governo precisou tomar medidas para reativar o transporte marítimo que estava em declínio. O Congresso aprovou, em 1995, uma emenda constitucional que retirou dos navios de bandeira brasileira a reserva de mercado na exploração comercial da navegação de cabotagem e permitiu a participação de navios estrangeiros no transporte costeiro de cargas e passageiros (BRASIL 2005b, p. 43).

O processo de globalização da economia mundial atribui uma significativa importância ao transporte marítimo, exigindo o crescimento do investimento do Brasil em

toda a infra-estrutura ligada a este setor da economia, principalmente as relacionadas com frete. Segundo Vidigal (2006, p. 115) “nosso comércio exterior alcançou cerca de 120 bilhões de dólares em 2004 e pode-se estimar que o país gasta, com frete, cerca de US\$ 7 bilhões de dólares anuais”.

Tosta (1984, p. 39) defende a idéia que a acumulação de riqueza depende de um comércio exterior intenso e crescente que só pode ser mantido por uma grande marinha mercante. Esses bens exigem proteção que só poderá ser dada por uma forte armada apoiada em bases estrategicamente situadas.

Este autor julga que o Brasil tem vocação para o mar, considerando a imensidão da costa marítima, mas infelizmente a grande maioria dos bens que importados e exportados é transportado por navios de outras bandeiras. Tendo em vista que a maior quantidade do comércio exterior é feita por meio do transporte marítimo e que é ainda o principal meio de deslocamento de carga pesada a longas distancias, o país precisa investir mais recursos financeiros no setor marítimo, principalmente na industria naval.

2.5 A atividade pesqueira no litoral brasileiro

Conclui-se que além do petróleo e do transporte marítimo, a atividade pesqueira é outra fonte de riquezas da Amazônia Azul. Na opinião de Vidigal (2006, p. 149) o pescado é importante porque gera emprego e é uma valiosa fonte de emprego, mas no Brasil as condições não são ideais para a atividade pesqueira porque na Amazônia Azul, devido a elevada temperatura e salinidade, com baixa concentração de nutrientes, não há concentração de peixes.

No litoral brasileiro encontram-se locais com melhores produtividades em determinadas regiões do que em outras, como é o caso da presença de correntes marinhas ricas em nutrientes, associada às zonas de ressurgência, na Região Sudeste/Sul. Outro local de maior produtividade é identificada na região norte e se dá em função da elevada quantidade de matéria orgânica oriunda da descarga do rio Amazonas, influenciando toda a zona oceânica daquela região (BRASIL, 2006b, p. 7).

Infelizmente, não existem estoques pesqueiros relevantes no Brasil. “O Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na ZEE (REVIZEE) indicou a inexistência de estoques pesqueiros de grande magnitude, na nossa ZEE.” (VIDIGAL, 2006, p. 149).

A concentração da pesca nos recursos pesqueiros tradicionais provocou a redução dos rendimentos da pesca, e os estoques pesqueiros de algumas espécies situaram-se próximo do seu esgotamento (BRASIL, 2006b, p. 7). Dentre outras falhas, a forma desordenada e o mal planejamento das atividades pesqueiras brasileira levaram ao declínio da produtividade pesqueira.

A utilização dos recursos vivos do mar no Brasil, como objeto da atividade pesqueira, tem ocorrido, ao longo de sua história, de forma desordenada e mal planejada, estando centrada, quase que exclusivamente, sobre os recursos costeiros. Como consequência, grande parte dos estoques pesqueiros marinhos encontra-se, atualmente explorada ou em situação de evidente sobrepesca. Em função do declínio da produtividade, o setor pesqueiro vem enfrentando grave crise econômica e social. Além da precária condição de muitos estoques, sob intenso esforço de pesca, métodos inadequados de manuseio, beneficiamento, conservação e transporte contribuem para reduzir drasticamente a qualidade do pescado. Isso ocorre tanto a bordo com ao longo do trajeto produtor-consumidor, elevando o índice de perdas e, conseqüentemente, o preço final do pescado. (BRASIL, 2005b, p. 141).

O Brasil tem grandes perspectivas de retomar o processo de desenvolvimento da pesca. O melhor e maior aproveitamento dos recursos existentes na ZEE, a implantação de programas de diversificação e modernização da frota, o treinamento e valorização da mão-de-obra e uma política de governo alicerçada na sustentabilidade são algumas das ações que podem levar o país ao seleto clube das potências industriais da pesca (BRASIL, 2006b, p.8).

Com as novas tecnologias as pescarias foram otimizadas, com uso de novas técnicas, inclusive de equipamentos militares, como é o caso dos sensoramento remoto acústico, dentre eles o sonar e a ecossonda utilizados para explorar os recursos pesqueiros marinhos (VIDIGAL, 2006, p. 149).

O surgimento de recursos pesqueiros alternativos e/ou a introdução de novas técnicas de pesca ocorreram a partir de iniciativas de empresários oriundos de outros países. É o caso da pesca do bonito listrado, cuja pescaria foi desenvolvida no Brasil, no início dos anos oitenta, por armadores de pesca de Cabo Verde (BRASIL, 2006b, p. 8)

A produção extrativa costeira alcançou 420.000 toneladas e a oceânica 51.000 toneladas. A pesca continental produziu 230.000 toneladas e a aquíicultura 260.000 toneladas. No ano de 2002, a aquíicultura e a pesca no Brasil produziram 985.000 toneladas, o que implicou na geração de renda em torno de US\$ 4,9 bilhões, o equivalente a 0,4% do PIB (BRASIL, 2006b, p. 8).

Tem havido aumento substancial das exportações de pescados nos últimos anos. Em 1998, o Brasil exportou US\$ 120,4 milhões, em 1999, US\$ 137,9, em 2000, US\$ 238,9, em 2001 US\$ 283,54 e em 2002 US\$334,19 com um superávit de US\$ 129 milhões. O crescimento do cultivo de camarão marinho foi o principal responsável por esse extraordinário aumento nas exportações. O camarão, de cultivo e o da pesca, respondeu por 45,5 % das exportações pesqueiras do país em 2001. Ressalte-se que a participação brasileira no mercado internacional de pescados é muito baixa

em relação ao seu potencial. As exportações mundiais de Pescados representam mercado de cerca de US\$ 55 bilhões anuais, sendo o maior mercado internacional dentre os produtos do agronegócio, representando cerca de 11% do total deste (BRASIL, 2006, p. 10).

A produção da aqüicultura brasileira tem crescido em média 27,5% ao ano nos últimos cinco anos. Enquanto isso, a aqüicultura mundial tem evoluído em cerca de 7% ao ano no mesmo período. Há, portanto, uma revolução em curso no setor aqüícola do país. A produção extrativa marinha, apesar de não ter crescido substancialmente em quantidade, tem evoluído em qualidade, sendo que mais peixes nobres passaram a ser capturados, tais como atuns, albacoras, espadarte, merluza e peixe sapo (BRASIL, 2006, p. 10).

Vidigal (2006, p.153) considera que, embora os indicadores sugerirem certo otimismo, existem problemas insolúveis na área de pesca, e mesmo com a criação da Secretaria Especial de Aqüicultura e Pesca (SEAP), permanecem os conflitos de competência com o Ministério da Agricultura e com o Ministério do Meio Ambiente.

O país é hoje o 27º produtor mundial de pescados, atrás de países como Chile, Peru e Argentina. Nosso consumo anual de pescado é de 6 kg/ano e, segundo a FAO, os produtos pesqueiros devem ter um consumo mínimo de 12 kg/habitante/ano graças às suas excelentes qualidades nutricionais. O setor é ainda responsável pela geração de aproximadamente 800 mil empregos diretos, sem falar no fato de que o parque industrial é composto por cerca de 300 empresas relacionadas à captura e ao processamento (BRASIL, 2006, p. 11).

Vidigal (2006, p. 42) ressalta que, em função do aumento mundial da atividade pesqueira e da sobrepesca em relação a algumas espécies, os barcos pesqueiros tenderão a invadir áreas de jurisdição de outros Estados, requerendo incrementar a fiscalização da pesca em nossas águas jurisdicionais.

No setor pesqueiro o Brasil tem que, além de impedir a pesca ilegal na Amazônia Azul, melhorar a produtividade investindo em tecnologias do setor porque terá o benefícios com essas medidas a geração de empregos, o aumento das exportações e evitará que outros estados explorem esses recursos.

Este autor considera que para o setor pesqueiro no Brasil tem que, além de impedir a pesca ilegal na Amazônia Azul, melhorar a produtividade e investir em tecnologias no setor. Dessa forma, será o beneficiado com a geração de empregos, aumento das exportações e evitará que outros estados explorem esses recursos.

3 A NECESSIDADE DO PAÍS DISPOR DE UM PODER NAVAL CAPACITADO MILITARMENTE PARA DISSUADIR E DEFENDER A AMAZÔNIA AZUL

Para poder cuidar dos recursos naturais, o Brasil precisa poder exercer os direitos soberanos e de jurisdição, e tomar medidas fiscalizadoras para o cumprimento de sua legislação. Para alcançar seus propósitos na área marítima, o país precisa de um Poder Naval adequado. Segundo Vidigal (2006, p. 257) Proteger o tráfego marítimo e os recursos naturais da Amazônia Azul, de maneira a combater as ameaças da atualidade, com uma Marinha poderosa, capaz de inibir as agressões pela dissuasão ou, falhando esta, de conter os agressores (VIDIGAL, 2006, p. 257).

Devido as grandes quantidades de recursos naturais existentes na área marítima do país, que despertam cobiças nos outros países, há necessidade de uma Marinha em condições de defendê-las e de proteger de possíveis posturas hostis tomadas em relação a essas riquezas.

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 a, mas incluem, necessariamente, a defesa daqueles recursos. (CARVALHO, 2004, p 19)

Para os brasileiros, havendo um problema no mar, cabe a Marinha resolvê-lo. É a instituição permanente que mais acumula conhecimentos nessa área do mar e de sua defesa, ainda que, a cada ano que passa, vejamos agravadas as suas limitações orçamentárias, que deixam submersas em meio a graves e custosos problemas sociais a relevância de sua missão institucional e de seus encargos estratégicos (SILVEIRA, 2009, p. 29).

O mar com seus recursos naturais influencia no crescimento do Brasil e devido a isto é importante defendê-lo.

O mar oferece-nos a fonte potencial da própria água doce e do sal marinho, das riquezas do petróleo, além das possibilidades de enormes riquezas, como a dos nódulos polimetálicos do seu leito. É nossa a tarefa de usar proteger o nosso mar e aqueles que o usam; é nossa a tarefa de prevenir a degradação do nosso oceano; e é nosso, ainda, o dever de defender o que nos pertence, no esforço que for necessário, espiritual e material, mental e militar, impondo, da forma que a história nos indicar, a nossa soberania absoluta sobre esse legado.(VIDIGAL, 2006, p. 31).

A Marinha do Brasil (MB) deve fazer a vigilância e a defesa da Amazônia Azul porque é a força mais adequada para isso, porque o que define o limite das nossas fronteiras no mar são os navios. Na Amazônia verde, as fronteiras que o Brasil faz com seus vizinhos são fisicamente demarcáveis e estão ocupadas por pelotões de fronteira e obras de infraestrutura. Na Amazônia Azul, entretanto, os limites das nossas águas jurisdicionais são linhas sobre o mar. Elas não existem fisicamente. O que define é a existência de navios patrulhando-as ou realizando ações de presença (BRASIL, 2005b, p. 20).

A MB necessita de meios para que, em futuro próximo, se possa dispor de uma estrutura capaz de fazer valer nossos direitos no mar. Os navios da MB que definem os limites de nossas águas jurisdicionais na Amazônia Azul, diferentemente da Amazônia verde, em que as fronteiras brasileiras são fisicamente demarcáveis e são ocupadas por pelotões de fronteiras. São os navios da Marinha que as definem quando da realização de patrulhas ou ações de presença no mar (CARVALHO, 2004, p. 19).

Vidigal (2006) considerou que a atuação das ameaças em nossas áreas marítimas afeta diretamente o Poder Naval, e poderia ocorrer sobre as seguintes vulnerabilidades existentes no país:

A nossa dependência do tráfego marítimo, no comércio internacional; a extensão de nossa ZEE e de nossa plataforma continental; a importância para o país do petróleo e do gás extraídos da plataforma; e a concentração de nossa população e das principais indústrias na faixa costeira, ao alcance portanto de ataques provenientes do mar (VIDIGAL, 2006, p. 263).

A política de Defesa Nacional (PDN), voltada, preponderantemente, para ameaças externas, é o documento condicionante de mais alto nível do planejamento de defesa. A PDN priorizou a defesa das áreas do Atlântico Sul e da Amazônia legal pela riqueza de recursos e vulnerabilidade de acesso pelas fronteiras terrestres e marítimas (BRASIL, 2005a, p. 10).

Apesar da prioridade que foi dada pela PDN, sucessivos governos não disponibilizaram verbas suficientes no orçamento da União para capacitar a Marinha a ter um poder naval balanceado, capaz de operar em todo Atlântico Sul.

A PDN reconhece a importância do mar para o Estado, porque sempre esteve relacionado com o progresso do Brasil, desde o seu descobrimento e que a vocação marítima brasileira é respaldada pelo seu extenso litoral e pela importância estratégica que representa o Atlântico Sul (BRASIL, 2005a, p. 10).

Diante da imensa área marítima adjacente ao litoral brasileiro, maior que a área florestal verde e que temos chamado de Amazônia Azul, devemos pensar em sistemas para aprimorar o Poder Naval. Com sistemas semelhantes ao Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), no seu braço de vigilância, o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM). Que foi concebido com o propósito de oferecer ao Sistema de Proteção da Amazônia Legal os recursos humanos e materiais necessários para viabilizar sua vigilância, seu controle e de comunicações à Região Norte. Com uma base tecnológica bastante avançada, integrada por satélite, subsistemas digitais de sensores e processadores, contando com plataformas para coleta de dados diversos, estações meteorológicas, estações radar, aeronaves de vigilância radar e meios de comunicações (SILVEIRA, 2009, p. 32).

Este autor considera que da mesma forma como houve o desenvolvimento do SIVAM e SIPAM, há necessidade de se investir em sistemas que permitam a vigilância e proteção mais eficaz da área marítima. A instalação poderia ser realizada de forma gradual, priorizando as regiões das reservas de petróleo no pré-sal localizados nas Bacias de Campos e Santos. Aliado a este sistema de vigilância, também é necessário dispor-se de meios marítimos e aéreos adequados que permitam fazer a defesa contra as ameaças à soberania na Amazônia Azul e poder fiscalizar o cumprimento das legislações nessa região.

A MB passou, a contar em 18 de dezembro de 2008 com a Estratégia Nacional de Defesa (END). Este autor considera que esse documento traz novas perspectivas para o futuro da MB, caso essa força receba os investimentos previstos necessários para atender ao que foi priorizado. A END priorizou a tarefa de negação do uso do mar e de projeção de poder sobre terra e destacou duas áreas marítimas críticas no país para a defesa da soberania e dos interesses nacionais na Amazônia Azul. A MB precisava de um documento moderno e atualizado que atendesse as necessidade urgentes de renovação e reaparelhamento de seus meios.

Com relação à Marinha, a END propõe priorizar inicialmente a tarefa de negação do uso do mar, em relação às de controle de área marítima e de projeção de poder sobre terra. Para a defesa da soberania e dos interesses nacionais na Amazônia Azul, identifica duas áreas marítimas como potencialmente críticas: a que vai de Santos a Vitória e a situada em torno da foz do Rio Amazonas (PESCE, 2009, p. 154)

A Marinha poderá implementar com a END o Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM). Segundo Pesce (2009, p. 155) as idéias expressas na END não divergem em demasia do Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM), que contempla a obtenção ou modernização de meios flutuantes, aéreos e de fuzileiros navais, segundo metas de curto, médio e longo prazo.

O que dificulta a Marinha realizar o planejamento são os recursos contingenciados, segundo Rittner (2009, p. 12) a MB foi contemplada em 2009 com um orçamento de R\$ 544 milhões para o programas de reaparelhamento e modernização, mas os recursos efetivamente disponíveis caíram para R\$ 355 milhões.

Este autor conclui que a medida que o Brasil for crescendo e, em paralelo, os recursos como o petróleo forem ficando mais escassos, as ameaças à Amazônia Azul aumentarão. Dessa forma, o Brasil não pode deixar de cuidar das riquezas da Amazônia Azul, importantes para o seu desenvolvimento e crescimento econômico e muito menos deixar de disponibilizar recursos e os meios imprescindíveis a MB, para que ela possa atuar na vigilância e na proteção desse imenso patrimônio

5 CONCLUSÃO

O Brasil é essencialmente dependente do mar para seu desenvolvimento econômico e para o progresso de sua sociedade. Na Amazônia Azul podemos encontrar importantes riquezas para o seu crescimento econômico. Esta área possui muitos recursos naturais que são verdadeiras riquezas que despertam cobiças internacionais que podem ameaçar a soberania do país. A sociedade brasileira não tem uma boa percepção de ameaças externas e de que nas próximas décadas, conflitos internacionais poderão ocorrer, especialmente por áreas e recursos marítimos.

Grande parte das riquezas encontra-se na ZEE e na PC da Amazônia Azul, o que a torna importante para a economia brasileira. Para defender os interesses e as riquezas do território brasileiro, como ocorreu na “Guerra da Lagosta”, o Brasil precisou do respaldo de legislações que fossem reconhecidas internacionalmente. Dessa forma, participou de acordos e convenções internacionais que permitiram exercer os seus direitos no mar.

Com a ratificação da CNUDM o Brasil teve a oportunidade de apresentar a CLPC uma proposta de limite da Plataforma Continental para além das 200 milhas náuticas. A proposta foi analisada pela CLPC e aprovada parcialmente. Foram feitas recomendações para a aprovação das demais áreas. O governo brasileiro e a Marinha do Brasil estão dedicando tempo e recursos para a conquista dessa ampliação plena, as perspectivas são favoráveis ao Brasil para definir esta última fronteira. A importância da ampliação da Amazônia Azul para MB esta contida nas Orientações do Comandante da Marinha para 2009 (ORCOM-2009) onde foi destacada a importância de dar conhecimento público da proposta junto a CLPC, assim como às possibilidades advindas dessa proposta.

A requisição do complemento da ampliação da Plataforma Continental que o Brasil irá apresentar à ONU contribuirá para ampliação das fronteiras marítimas e garantirá juridicamente ao Brasil o direito de exploração sobre os recursos naturais de uma área correspondente a quase metade do território brasileiro. A incorporação da nova área às águas jurisdicionais brasileiras aumentará a riqueza do Brasil, uma outra Amazônia em dimensões e de riquezas, que necessitará ser defendida das ameaças internacionais.

As numerosas riquezas existentes em nossas águas, destacando-se dentre elas, o transporte marítimo, a exploração do petróleo e a pesca não podem ser desconsideradas como uma fonte de recursos essenciais para o país.

Segundo este autor, o Brasil tem que tem que priorizar os investimentos em recursos mais rentáveis como o petróleo que demonstrou um avanço quantitativo nas últimas

décadas em sua produção e que teve uma grande valorização no preço. Tem que estar consciente dos setores que despertam o interesse das grandes potências, pois as mesmas estarão voltadas para as regiões produtoras, pois dependem do petróleo para moverem seus meios de transporte e suas indústrias, destacando-se a indústria petroquímica que produz diversos artigos comercializados no mundo. Este autor considera ainda que, os recursos financeiros que cabem a MB sobre a produção de petróleo em plataforma continental não devem ser bloqueados como vêm ocorrendo, pois são necessários para a aquisição dos meios e modernização dos existentes, que deverá estar em condições inclusive de proteger essas plataformas.

Conclui-se que o Brasil tem vocação para o mar, considerando a imensidão da costa marítima, mas infelizmente a grande maioria dos bens que importa e exporta é transportado por navios de outras bandeiras. Tendo em vista que a maior quantidade do comércio exterior é feita pelo transporte marítimo e que é ainda o principal meio de deslocamento de carga pesada a longas distâncias, o país precisa investir mais recursos financeiros no setor marítimo, principalmente na indústria naval.

Considera-se que para o setor pesqueiro o Brasil tem que, além de impedir a pesca ilegal na Amazônia Azul, melhorar a produtividade e investir em tecnologias no setor. Dessa forma, será beneficiado com a geração de empregos, aumento das exportações e evitará que outros estados explorem esses recursos.

A MB deve dispor de meios que garantam nossa soberania sobre a exploração dos recursos naturais. Para tal, a despeito das limitações orçamentárias, a MB deve dispor de núcleos de força modernos que cumpram essa tarefa, responsável pela defesa de nossas águas, e dotada de poder de dissuasão. Deve dispor de um Poder Naval moderno capaz de proteger e realizar a vigilância da Amazônia Azul. Assim, será capaz de garantir a soberania sobre essa parte do território e o aproveitamento das riquezas em benefício da sociedade e da prosperidade do Brasil.

Este autor conclui que o Brasil não pode deixar de cuidar das riquezas da Amazônia Azul, importantes para o seu desenvolvimento e crescimento econômico e muito menos deixar de disponibilizar recursos e os meios imprescindíveis a MB, para que ela possa atuar na vigilância e na proteção desse imenso patrimônio.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP. *Produção Nacional de Petróleo por Unidade e localização (terra e mar) – 2000-2009*. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <[http://www.anp.gov.br/doc/dados_estatisticos/Producao de Petróleo b.xls](http://www.anp.gov.br/doc/dados_estatisticos/Producao%20de%20Petr%C3%B3leo%20b.xls)>. Acesso em: 5 de ago. 2009.
- ALBUQUERQUE, Alexandre Tagore Medeiros de. Defesa da Amazônia Azul é estratégica. *Jornal do Brasil*, São Paulo, jul. 2008, p. 26-27.
- BRASIL. Centro de Comunicação Social da Marinha. “Royalties” do Petróleo. Brasília, 2007a. Disponível em: [https://www.mar.mil.br/menu_v/ccsm/imprensa/assuntos_mb_royalties . htm](https://www.mar.mil.br/menu_v/ccsm/imprensa/assuntos_mb_royalties.htm) . Acesso em: 11 ago. 2009.
- BRASIL. Comando da Marinha. *Ordem do dia n. 2 de 1º de mar. de 2007*. Brasília, 2007b. Disponível em: <https://www.mar.mil.br/menu_v/cm/palavras_cm2.htm>. Acesso em: 10 ago. 2009.
- BRASIL. Comando da Marinha. *Orientações do Comandante da Marinha*. Brasília, 2009a.
- BRASIL. *Decreto n. 1.530, de 22 de junho de 1995*. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Diário Oficial, Brasília, DF, 23 Jun. 1995. Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/m_1530_1995.htm>. Acesso em: 17 Ago. 2009.
- BRASIL. *Decreto n. 5.484, de 30 de junho de 2005*. Política de Defesa Nacional. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília, 30 de junho de 2005a.
- BRASIL. Ministério da Educação. Geografia: *ensino fundamental e ensino médio: o mar no espaço geográfico brasileiro*. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005b. p. 17-61.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Estado-Maior de Defesa. *Estratégia Nacional de Defesa*. n. 00437/md/sae-pr. Brasília 2008b, 17 de dezembro de 2008. 59 p.
- BRASIL. *Projeto de Lei nº 47/08-CN, de 05 de dezembro de 2008*. Concede ao Ministério da Defesa um crédito especial. Brasília, Senado Federal, 2008a, Disponível em <<http://www.senado.gov.br/agencia/verNoticia.aspx?codNoticia=79625&codAplicativo=2>>. Acesso em: 05 de Ago. 2009.
- BRASIL. Serviço de Relações Públicas da Marinha. Ano XLI, NOMAR, de dezembro de 2005. Amazônia Azul. *O patrimônio brasileiro no mar*. Brasília, 2005c. Ed. Amazônia Azul, p. 8.
- BRASIL. Secretaria Especial de Aquicultura de Pesca da Presidência da República-SEAP/PR. *O diagnóstico da pesca extrativa no Brasil*. Brasília, [2006]b. Disponível em: <<http://200.198.202.145/seap/html/diagnostico.htm>>. Acesso em: 6 de ago. 2009.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. A Amazônia Azul, *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.124, n.04/06, p. 19-21, abr./jun. 2004.

DIÉGUES, Fernando Manoel Fontes. Geopolítica da crise: As incertezas e tendências de um mundo em transição, *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.129, n. 01/09, p. 123-133, jan./mar.2009.

FLEISCHHAUER, Gerson. Petrobrás cinquenta anos. Uma modesta homenagem, *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, n. 01/04, p. 155, jan./mar. 2004

LESSA, Carlos. O Pré-Sal e o enigmático futuro brasileiro. *Jornal Valor Econômico*, Rio de Janeiro, 13 mar. 2008, disponível em <<http://pdt12.locaweb.com.br/primeirapagina.asp?id=584>>. Acesso em: 13 ago. 2009.

SILVEIRA, Fernando Malburg da. Gestão do Mar Patrimonial Jurisdicional, *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.129, n.01/03, p. 25-38, jan./mar.2009.

MATTOS, Carlos de Meira. *Uma geopolítica pan-amazônica*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1980.

PESCE, Eduardo Ítalo. Uma Segunda Esquadra para o Brasil, *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 129, n. 01/03, p. 153-158, jan./mar. 2009.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos. Os fatores geopolíticos – A variável recurso: o petróleo. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 126, n 04/06, p.19-27, abr./ jun. 2006.

RITTNER, Daniel. Crise e aperto fiscal afetam modernização das Forças Armadas. *Valor Econômico*, Rio de Janeiro, jul. 2009, p.12-27.

RIFKIN, Jeremy. Somos viciados em petróleo. *Revista Veja*. São Paulo, n. 51, dez. 2008. Semanal. p.17-21.

TOSTA, Octavio. *Teorias geopolíticas*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1984.

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