



AMAZÔNIA AZUL - O PATRIMÔNIO BRASILEIRO NO MAR

Centro de Comunicação Social da Marinha

A AMAZÔNIA AZUL

- O território marítimo brasileiro tem cerca de 3,6 milhões de km².
- O Brasil está pleiteando, junto à ONU, um acréscimo de 960 mil km² a essa área, em regiões onde a Plataforma Continental vai além das 200 milhas náuticas (370 km).
- Caso aceita a proposta brasileira, as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) totalizarão quase 4,5 milhões de km².
- Uma área maior do que a Amazônia verde.
- Uma Amazônia em pleno mar.

INTRODUÇÃO



A Amazônia Legal tem uma área de aproximadamente 5.217.423 km², o que corresponde a 61% da área continental do Brasil (8.553.152 km²). No mar, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileira, cujo limite exterior é de 200 milhas náuticas, tem uma área oceânica aproximada de 3.539.919 km², os quais, somados aos cerca de 960.000 km² de Plataforma Continental (PC) reivindicados junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU, perfazem um total de 4.489.919 km², delimitando o que denominamos de **Amazônia Azul**, uma extensa área oceânica, adjacente ao continente brasileiro, e que corresponde a aproximadamente 52% da nossa área continental.



Nessa imensa área oceânica, o Brasil possui interesses importantes e distintos. Cerca de 95% do comércio exterior brasileiro passam por essa massa líquida, movimentando nossos mais de 40 portos nas atividades de importação e exportação. Por outro lado, é do subsolo marinho, no limite da ZEE, mas, futuramente, no limite da plataforma continental estendida, que o Brasil retira a maior parte do seu petróleo e gás, elementos de fundamental importância para o desenvolvimento do País. Ademais, também é relevante a atividade pesqueira, que nos permite retirar do mar recursos biológicos ricos em proteína. Embora com futuro incerto, ainda que promissor, o Brasil, nos limites da sua **Amazônia Azul**, poderá explorar e aproveitar os recursos minerais do solo e subsolo marinhos, entre eles os nódulos e sulfetos polimetálicos, as crostas manganíferas, os hidratos de gás e as crostas de cobalto.

No ambiente político, econômico e ecológico que caracteriza os dias de hoje, uma pressão crescente vem sendo exercida no sentido de gerenciar e controlar as atividades nos espaços marítimos adjacentes ao litoral dos Estados costeiros. Os países tecnologicamente mais bem sucedidos já adotaram algumas iniciativas concretas. Contudo, parece ser multifacetado esse trabalho de gerenciar e controlar áreas marítimas. Apenas um segmento da Nação brasileira não seria suficiente para tanto. É preciso que toda a sociedade brasileira desenvolva esforços para que o País consiga, de fato, tomar posse desse imenso mar que nos pertence, a nossa **Amazônia Azul**. A Marinha do Brasil está pronta, como sempre esteve, para se juntar a esse esforço de âmbito nacional. Mas, para tanto, precisa estar bem aparelhada e equipada com os meios e os recursos financeiros que se fazem necessários.

A NOSSA ÚLTIMA FRONTEIRA

Antes mesmo do descobrimento do Brasil, talvez até porque já se suspeitasse da existência de novas terras, havia sido estabelecida a "Linha das Tordesilhas", que, de certa forma, constituiu-se na primeira definição das fronteiras terrestres do que, mais tarde, viria a ser o Brasil.

Posteriormente, os bandeirantes, nas suas marchas desbravadoras para o oeste, ultrapassaram a referida linha, e com o passar do tempo, brasileiros ilustres, como o Barão do Rio Branco, foram conseguindo definir as nossas fronteiras terrestres, hoje perfeitamente delimitadas.

E NO MAR, O QUE OCORREU?

Historicamente, os estados costeiros sempre aceitaram a existência do denominado mar territorial com 3 milhas marítimas (1 milha marítima equivale a 1.852 metros) de largura a contar da linha da costa. Essa distância correspondia ao alcance dos canhões que, à época, existiam nas fortificações erguidas no litoral.



No final da década dos 50, a Organização das Nações Unidas (ONU) passou a discutir a elaboração do que viria a ser, anos mais tarde, a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar.

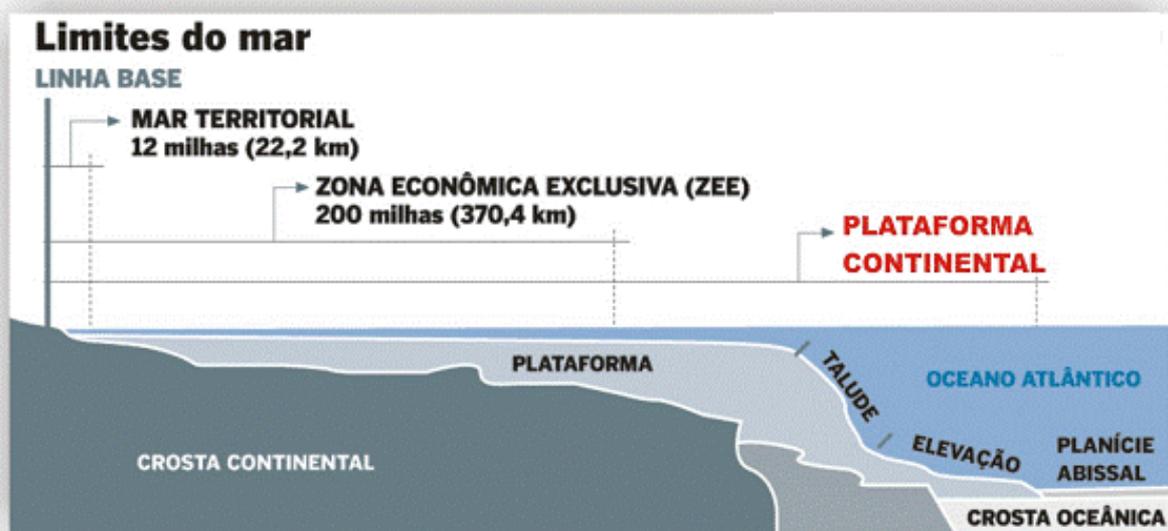
A necessidade dessa Convenção tornou-se evidente, a partir do instante em que os países passaram a ter consciência de que precisavam de um novo ordenamento jurídico sobre o mar, pois a cada dia, aumentavam suas informações sobre o potencial das riquezas nele existentes, o que poderia gerar crises.

Uma delas foi vivenciada por nós, em fevereiro de 1963, em torno da disputa pelos direitos de pesca em nossas águas, onde atuavam pesqueiros franceses, episódio que ficou conhecido como a "Guerra da Lagosta".

O ESTABELECIMENTO DAS FRONTEIRAS MARÍTIMAS

O Brasil participou, ativamente, de todas as reuniões de discussão desse tema na ONU, com representantes do Itamarati e da Marinha. Dentre os tópicos da referida discussão constavam: a ampliação do mar territorial para 12 milhas; a criação da denominada Zona Contígua, com mais 12 milhas de largura, a contar do limite externo do mar territorial; e, a maior novidade, o estabelecimento da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), com 200 milhas de largura, a partir da linha base da costa, englobando, portanto, o mar territorial e a Zona Contígua.

Finalmente, em 1982, a ONU adotou formalmente a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar (CNUDM), posteriormente ratificada pelo Brasil, mas ainda não por todos os países, incluindo a atual potência hegemônica.





Os conceitos já mencionados, do mar territorial, da Zona Contígua e da ZEE, bem como as suas dimensões, foram incluídos na Convenção.

É conveniente que o leitor saiba, exatamente, o significado de cada um desses termos. No mar territorial e no espaço aéreo a ele sobrejacente, o Estado costeiro tem soberania plena. Já na Zona Contígua e na ZEE, isso não acontece. O Estado costeiro não pode, por exemplo, negar o chamado "direito de passagem inocente" a navios de outras bandeiras, inclusive navios de guerra.

Entretanto, a exploração e exploração dos recursos vivos e não vivos do subsolo, do solo e das águas sobrejacentes na ZEE são prerrogativas do Estado costeiro, que, a seu critério, poderá autorizar a outros países que o façam. Entretanto, no que diz respeito aos recursos vivos, a Convenção prevê que, caso o Estado costeiro não tenha capacidade de exercer aquelas atividades, é obrigado a permitir que outros Estados o façam. A Convenção permitiu, ainda, que os Estados costeiros pudessem apresentar, à Comissão de Limites da ONU, os seus pleitos sobre o prolongamento da PC que excedesse as 200 milhas da sua ZEE, até um limite de 350 milhas, a partir da linha da costa. Nesse prolongamento, o Estado costeiro tem direito à exploração e exploração dos recursos do solo e subsolo marinhos, mas não dos recursos vivos da camada líquida.

Até o momento, apenas dois países exerceram esse direito. O primeiro foi a Rússia, que não teve os seus pleitos atendidos, devido a problemas de delimitação das suas fronteiras marítimas com outros países.

O segundo foi o Brasil. Após 17 anos de intensos trabalhos, em agosto de 2004, a proposta brasileira foi apresentada à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), da ONU, contendo o pleito de uma área, além das duzentas milhas da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), com aproximadamente 960.000 km².

Brasil	
Território	8.500.000 Km ²
Zona Econômica Exclusiva	3.500.000 Km ²
Extensão da Plataforma Continental*	950.000 Km ²
ZEE + Extensão da Plataforma Continental	Amazônia Azul cerca de 4.500.000 Km ² (42% do Território)
Mar Territorial	12 milhas

*Proposta Brasileira

As avaliações da CLPC se deram ao longo de três anos (2004-2007). Antes da decisão final, a Delegação brasileira, composta por diplomatas e especialistas da MB, da Petrobras e da Comunidade Científica, fez uma apresentação àquela Comissão de Limites, na qual foram aprofundados os argumentos científicos e técnicos que serviram de base para a proposição em lide.

Embora a CLPC tenha concordado com a extensão dos limites exteriores da PC proposta para o Platô de São Paulo, o mesmo não ocorreu com relação a outras áreas marítimas específicas. O fato é que não houve concordância integral com as proposições relativas ao Cone do Amazonas; às Cadeias Norte-Brasileira e Vitória-Trindade; e à Margem Continental Sul, deixando a Comissão de anuir com cerca de 25% (190.000 km²) da área inicialmente pretendida.



No presente momento, encontra-se em pleno andamento um novo levantamento da Plataforma Continental, no sentido de se obter mais dados que sustentem nossas posições. Esses dados deverão ser obtidos até meados de 2010 e uma Proposta revisada deverá ser prontificada até o início de 2012.

VERTENTES DA AMAZÔNIA AZUL

A incorporação da nova área às AJB aumentará a riqueza da nação, trazendo, ao mesmo tempo, imensa responsabilidade. O binômio Riqueza e Responsabilidade permite o estudo da Amazônia Azul, sob o enfoque de quatro grandes vertentes:

I - A VERTENTE ECONÔMICA - RIQUEZAS DA AMAZÔNIA AZUL

Apesar de ser comum afirmar que mais de 95% do comércio exterior brasileiro é realizado por via marítima, poucos se dão conta da magnitude que isso significa. O comércio exterior, soma das importações e exportações, totalizou, em 2009, um montante na ordem de US\$ 281 bilhões.

Infelizmente, a grande maioria dos bens que importamos e exportamos, 97%, é transportado por navios de outras bandeiras, tal a situação a que foi conduzida a nossa Marinha Mercante. Isso, evidentemente, é danoso ao País sob vários aspectos: estamos perdendo divisas na "Conta Frete"; estamos tirando emprego de brasileiros; e constatamos ser quase inviável a realização de uma mobilização no setor marítimo, caso necessário.



O petróleo e o gás natural são outras grandes riquezas da nossa Amazônia Azul. Com a auto-suficiência, o Brasil prospecta, no mar, mais de 85% do seu petróleo. Em números, são 1,9 milhões de barris por dia de petróleo. Quanto ao gás natural, os grandes depósitos descobertos na bacia de Santos e no litoral do Espírito Santo viabilizam a consolidação do produto no mercado brasileiro do "combustível do século XXI".

A atividade pesqueira é outra potencialidade da Amazônia Azul. No mundo, o pescado representa valiosa fonte de alimento e de geração de empregos. Em termos de futuro, estima-se que, até 2020, a produção pesqueira mundial cresça 40%, saindo das atuais 100 milhões de toneladas, para 140 milhões. No Brasil, a aquicultura é o principal macro-vetor da produção pesqueira, com o cultivo de espécies em fazendas no litoral e em águas interiores.

Os recursos minerais marinhos constituem-se num grande filão econômico. Países como o Japão, França, Inglaterra, Estados Unidos, Holanda e Dinamarca destacam-se na exploração de granulados



(cascalhos, areias e argilas), usados principalmente na construção civil e na fabricação de cerâmicas. Depósitos de minerais pesados, derivados da erosão de rochas continentais, como ouro, platina, magnetita, óxidos de titânio e mesmo diamantes, são explorados em diversas partes do mundo. Tailândia, Malásia e Indonésia, por exemplo, exploram os depósitos de cassiterita em suas plataformas continentais há mais de um século. Japão e Nova Zelândia extraem magnetita do mar. No Alasca e no Oregon (EUA), a exploração do ouro é feita nas praias.



Sulfetos Polimetálicos

Existem, ainda, potencialidades menos tangíveis, como os nódulos polimetálicos no leito do mar. Eles são, basicamente, concentrações de óxidos de ferro e manganês, com significativas concentrações de outros elementos metálicos, economicamente importantes, como níquel, cobre e cobalto. Conhecidos desde o século XIX, sua exploração é ainda economicamente inviável. No entanto, considerando-se o exemplo do mineral mais explorado nos oceanos, o petróleo, que aplica a mais sofisticada tecnologia e

apresenta os mais altos custos da indústria extrativista de bens minerais do mundo, a exploração dos nódulos polimetálicos tem amplas perspectivas de se viabilizar no futuro.

Não apenas o extrativismo mineral, mas o segmento lazer tem elevado potencial de fomento no Brasil. A vasta e diversificada costa brasileira, aliando beleza e bom clima em quase toda a sua extensão, é um verdadeiro paraíso para os esportes náuticos. A diversidade cultural soma-se a esses fatores como importante atrativo para o turismo marítimo.

II - A VERTENTE AMBIENTAL - O USO RACIONAL DO MAR

O desenvolvimento da ciência e a evolução tecnológica vêm possibilitando desvendar os mistérios dos oceanos, descobrir a diversidade biológica, o potencial biotecnológico e energético e os recursos minerais no fundo dos mares.

A exploração racional do mar é um objetivo perseguido e alguns bons resultados estão surgindo, como a preservação da cadeia alimentar, cuja base reside nos oceanos. Organismos governamentais e não governamentais vêm desenvolvendo importante papel nesse contexto e sensibilizando a opinião pública mundial sobre a necessidade de realização de políticas públicas voltadas para a preservação dos recursos marinhos.



O Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva, célebre incentivador da pesquisa do mar, dizia que não basta proclamar que as riquezas são nossas; é preciso transformá-las em bens e defendê-las

No Brasil, pelas características do litoral, é bastante viável a adoção de procedimentos que poderão alavancar programas de preservação e exploração racional da Amazônia Azul. Destacam-se os programas de caráter regional, com a participação das comunidades, contribuindo para a inclusão social e o desenvolvimento sustentável. De certa forma, isso já vem sendo feito em programas e ações do Governo Federal.

O pensamento sintetiza as grandes dificuldades que o País tem na administração da Amazônia Azul. Foi um desafio delimitá-la e será um desafio usufruir, de forma racional e sustentável, de seus recursos.

III - A VERTENTE CIENTÍFICA

O Comandante da Marinha coordena a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), com representantes de 17 instituições, compreendendo 14 Ministérios, 1 Secretaria, a Casa Civil da Presidência da República e a própria Marinha do Brasil, responsáveis por uma série de programas e ações voltada para o uso racional e sustentável dos recursos naturais de nossas Águas Jurisdicionais e Plataforma Continental, ou seja da Amazônia Azul, e, também, dos espaços marítimos de interesse.

Os principais programas e ações desenvolvidos no mar são:

PROMAR



Programa de Mentalidade Marítima

Objetivo: fortalecer a mentalidade marítima do povo brasileiro.

Importância: estimular na população, em especial nas crianças e nos jovens, a responsabilidade na preservação e o interesse pelo mar.

REMLAC

Programa de Avaliação da

25



Nódulos Polimetálicos



Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Brasileira

Objetivo: levantamento geológico-geofísico, análise e avaliação dos depósitos minerais da Plataforma Continental brasileira.

Importância: resguardar as riquezas do mar para gerações futuras.

REVIMAR



Programa de Avaliação do Potencial Sustentável e Monitoramento dos Recursos Vivos Marinhos

Objetivo: avaliar o potencial sustentável e monitorar, de forma sistemática, os estoques presentes nas áreas marítimas sob jurisdição nacional, com vistas a subsidiar políticas pesqueiras que garantam a sustentabilidade e a rentabilidade da atividade.

Importância: a avaliação e o monitoramento dos principais estoques pesqueiros marinhos permitirão o ordenamento da atividade, assegurando o aproveitamento sustentável dos estoques, beneficiando o setor pesqueiro nacional, incluídos os segmentos industrial e artesanal, contribuindo para a produção de alimentos e a geração de emprego e renda, além da necessária conservação dos ecossistemas marinhos.

PROARQUIPÉLAGO



Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo

Objetivo: garantir a habitabilidade humana permanente no Arquipélago e realizar pesquisas que visem à exploração, ao aproveitamento, à conservação e à gestão dos recursos naturais lá existentes.

Importância: o Arquipélago de São Pedro e São Paulo é formado por um grupo de pequenas ilhas rochosas, situadas a cerca de 530 milhas náuticas (982 km) da costa do Estado do Rio Grande do Norte. Localiza-se em uma região privilegiada, com abundantes recursos marinhos e na rota de peixes migratórios e de alto valor comercial. Sua ocupação permite a incorporação ao País de cerca de 450.000 km² de ZEE. Desde 1998, uma estação científica, montada no arquipélago, abriga quatro pesquisadores brasileiros, que se revezam a cada 15 dias.



GOOS/Brasil

26 na Global de Observação dos Oceanos



Objetivo: implementar, ampliar e consolidar um sistema operacional de informações oceanográficas, climatológicas e meteorológicas, composto de redes de observação, com o objetivo de produzir conhecimento e gerar produtos que possam subsidiar as previsões oceanográficas e meteorológicas na área marítima de interesse nacional, e que auxiliem nos processos decisórios sobre a utilização eficaz dos recursos marinhos, bem como colaborar para a previsão e mitigação dos efeitos de fenômenos naturais extremos que possam afetar a população e a economia da região costeira do Brasil.

Importância: melhorar a capacidade de observação, previsão e alerta de eventos como:

- ✓ secas e inundações prolongadas nas diversas regiões do que podem influenciar na produção agrícola;
- ✓ ciclones tropicais e extratropicais, tornados e rajadas intensas de vento, que ocorreram ultimamente;
- ✓ segurança ambiental nas operações "offshore" de extração de petróleo;
- ✓ monitoramento do nível do mar, sensível aos efeitos das mudanças climáticas; e
- ✓ geadas de grande impacto na agricultura e no agronegócio.

BIOMAR



Macroalgas

Programa de Levantamento e Avaliação do Potencial Biotecnológico da Biodiversidade Marinha

Objetivo: desenvolver conhecimentos, absorver tecnologias e promover a inovação em produtos, serviços e processos para o aproveitamento sustentável do potencial biotecnológico dos organismos marinhos (plantas, animais e microorganismos) existentes nas zonas costeiras e de transição e nas áreas marítimas sob jurisdição e de interesse nacional, com vistas à proteção da diversidade biológica, ao uso sustentável dos ecossistemas e à repartição justa e equitativa dos benefícios derivados da utilização dos recursos genéticos.

Importância: contribuir para a melhoria da qualidade ambiental, para o desenvolvimento econômico (geração de emprego, renda e negócios e expansão das exportações) e para a melhoria da saúde pública e da qualidade de vida da sociedade brasileira (inclusão social).

27



PPG-Mar

Comitê Executivo para a Consolidação e Ampliação dos



Grupos de Pesquisa e Pós-Graduação em Ciências do Mar

Consolidação e Ampliação dos Grupos de Pesquisa e Pós-Graduação em Ciências do Mar

Objetivo: apoiar, consolidar e avaliar a formação de pessoal em Ciências do Mar, através de cursos de graduação e pós-graduação, criando uma base para o desenvolvimento dessas ciências no País.

Importância: identificar as carências de formação em Ciências do Mar e estabelecer mecanismos de incentivo para o seu desenvolvimento, por meio do oferecimento de bolsas de estudo para professores que lecionam em áreas menos favorecidas e do aprimoramento dos cursos de graduação/pós-graduação e dos grupos de pesquisa que atuam em Ciências do Mar.

IEAPM

O Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo

O Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira acompanha os principais aspectos da influência do mar no território brasileiro. Procura cobrir os conhecimentos relacionados à pesquisa básica e aplicada, participando ativamente nos campos da oceanografia, meteorologia, hidrografia, geologia e geofísica marinha, contribuindo, ainda, com a formação de pessoal nessas áreas.

IV - VERTENTE SOBERANIA

Na Amazônia Azul, os limites das águas jurisdicionais são linhas sobre o mar. Elas não existem fisicamente. O que as define é a existência de navios patrulhando-as ou realizando ações de presença.



A proteção da Amazônia Azul é uma tarefa complexa. São quase 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. Ações de patrulha naval, realizadas pela Marinha do Brasil, visam a evitar os ilícitos e combater infratores nas AJB.

28

Estrategicamente, o mar é vital para o Brasil. O transporte marítimo, por exemplo. Afora o valor financeiro associado à atividade, o País é de tal maneira dependente do tráfego marítimo que ele se constitui em uma de suas grandes vulnerabilidades. Isso porque, em tempos de globalização, a



indústria nacional emprega tamanha gama de insumos importados que interferências com o livre trânsito nos mares levaria o Brasil rapidamente ao colapso. Caso idêntico é o do petróleo extraído na Plataforma Continental. Sem o petróleo, uma crise energética e de insumos pode paralisar o País, semeando dúvida sobre a competência brasileira para manter a auto-suficiência energética.

O Brasil conquistou a maioria para exercer a vigilância estratégica sobre seu vasto território continental, mesmo nas regiões escassamente povoadas, cujas lacunas de proteção foram preenchidas pelo Sistema de Proteção da Amazônia. Um modelo de vigilância na Amazônia Azul é mais complexo que no continente e passa, necessariamente, pelo adequado aparelhamento da MB.

A História nos ensina que toda riqueza desperta a cobiça, cabendo ao seu detentor o ônus da proteção. Os brasileiros colecionam evidências a respeito. Pelo mar fomos descobertos. Pelo mar chegaram nossos primeiros invasores. O apresamento do navio Marquês de Olinda foi o estopim do nosso maior conflito no Império, a Guerra da Tríplice Aliança. Ataques a navios mercantes brasileiros nos levaram a participar das duas Guerras Mundiais.

Historicamente, o mar esteve sempre no destino do Brasil. A questão é saber escolher o rumo certo e navegar.

