

## CAPÍTULO 5

# A AMAZÔNIA AZUL COMO FRONTEIRA MARÍTIMA DO BRASIL: IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA E IMPERATIVOS PARA A DEFESA NACIONAL<sup>1</sup>

Israel de Oliveira Andrade<sup>2</sup>

Luiz Gustavo Aversa Franco<sup>3</sup>

### 1 INTRODUÇÃO

O território brasileiro é um dos maiores do mundo. Além da sua extensa fronteira terrestre com a maioria dos países da América do Sul, o Brasil possui mais de 7 mil quilômetros de costa litorânea banhada pelo oceano Atlântico. As águas jurisdicionais do país compõem uma área de cerca de 3,5 milhões de quilômetros quadrados, possivelmente extensíveis (dependendo do reconhecimento internacional do pleito brasileiro de extensão de sua plataforma continental) para até 4,5 milhões de quilômetros quadrados, o que equivale a mais da metade do território nacional. Nessa imensa área de fronteira marítima, encontra-se grande variedade de recursos naturais, incluindo 95% do petróleo e 83% do gás natural produzidos no país, bem como recursos vivos. Segundo o almirante de esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, comandante da Marinha, no seminário *Nosso Mar: Perspectivas Brasileiras sobre o Atlântico Sul*, realizado em Brasília, em 7 de junho de 2017, os vários terminais portuários existentes, pelos quais passam as rotas de comércio marítimo, tornam esse tipo de fronteira uma verdadeira “porta” do Brasil para o mundo, englobando 97% dos fluxos de comércio exterior e mais de 90% das vias de comunicação do país. Sua importância também se deve à forte concentração populacional nas áreas litorâneas. Nesse contexto, a fim de ressaltar a importância política, econômica, estratégica, de soberania, científica e ambiental desse espaço, a Marinha do Brasil (MB) cunhou a expressão Amazônia Azul para designar as águas jurisdicionais do país, ou seja, o mar territorial, a zona econômica exclusiva (ZEE) e as águas sobrjacentes à plataforma continental.

1. Os autores agradecem as valiosas contribuições de Paulo Roberto da Silva Xavier, André Luiz Silva Lima de Santana Mendes, Márcio Magno de Farias Franco e Silva, Francisco Eduardo Alves de Almeida e José Mauro de Moraes, isentando-os de quaisquer erros ou omissões. Eventuais imperfeições remanescentes no texto são de inteira responsabilidade dos autores.

2. Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura (Diset) do Ipea.

3. Pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (Dinte) do Ipea; membro do Grupo de Estudos e Pesquisas em Segurança Internacional (Gepsi) da Universidade de Brasília (UnB).

De modo semelhante à Amazônia Verde, localizada em terra, a chamada Amazônia Azul é uma região de fronteira que apresenta, simultaneamente, muitas oportunidades e grandes desafios ao Brasil. Sua imensidão representa um desafio para o Estado brasileiro, especialmente para as suas Forças Armadas, que têm a missão de monitorá-la, controlar as movimentações que nela acontecem e, quando necessário, impedir que atores externos tenham acesso a ela. Para que esse desafio seja cumprido, é preciso que as Forças Armadas, especialmente a MB, sejam devidamente equipadas para conduzir a missão de vigiar e defender a fronteira marítima brasileira, protegendo suas riquezas e assegurando a manutenção de fluxos vitais à vida nacional.

É a partir desse entendimento que se apresenta o seguinte objetivo deste capítulo: compreender a fronteira marítima brasileira, enfatizando seus aspectos econômicos e de soberania, e demonstrar a importância da atuação da MB para a sua vigilância e defesa. Para cumprir esse propósito, o texto encontra-se dividido em quatro seções principais, incluindo esta introdução. Na segunda seção será realizada a caracterização geral das fronteiras marítimas, a partir das definições estabelecidas pelo principal tratado internacional firmado na área, a Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM). Será apresentada, também, a partir da legislação nacional em voga sobre o tema, a caracterização específica da Amazônia Azul, explicitando ainda sua importância econômica e estratégica para o país. Na terceira seção serão enfatizadas as responsabilidades da Defesa Nacional referentes à Amazônia Azul, mais especificamente aquelas pertencentes à MB, por meio do exame das principais políticas de Defesa Nacional do Brasil, bem como pela análise da construção de capacidades materiais de defesa focalizando os principais programas estratégicos da MB. Por fim, as considerações finais retomarão as principais conclusões e o argumento final do capítulo.

## 2 A DELIMITAÇÃO DA FRONTEIRA MARÍTIMA BRASILEIRA

A delimitação e o gerenciamento dos espaços marítimos nacionais e internacionais têm como centro o regime jurídico estabelecido pela CNUDM, assinada em Montego Bay, na Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, e em vigor desde 16 de novembro de 1994. Conforme definição do embaixador Sérgio Eduardo Moreira Lima no texto de apresentação de *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*,

conhecida como a *Constituição do Mar*, a convenção constitui o principal arcabouço político e jurídico para regulamentar o uso dos oceanos [e] normatiza todos os aspectos do universo marítimo, inclusive delimitação das fronteiras, regulamentos ambientais, investigação científica, comércio e resolução dos conflitos internacionais envolvendo questões marinhas (Lima, 2014, p. 6, grifo nosso).

Nesse sentido, a CNUDM delimitou e conceituou os espaços marítimos (água interiores, mar territorial, zona contígua, ZEE, plataforma continental, alto-mar e fundos marinhos), além de ter estabelecido três organismos internacionais com o propósito de assegurar o cumprimento dos seus dispositivos: a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (International Seabed Authority – ISA); o Tribunal Internacional sobre Direito do Mar; e a Comissão dos Limites da Plataforma Continental (CLPC) (Lima, 2014). Segundo o ex-comandante da MB, almirante Julio Soares de Moura Neto (2014, p. 17), a contribuição da convenção é “inegável (...) em vários aspectos” e foi a partir de sua entrada em vigor que “foram definidas áreas adicionais de soberania dos Estados costeiros, que podem ser entendidas como suas novas fronteiras” (Arruda, 2014, p. 21).

O Brasil foi um dos primeiros países a assinar e a ratificar a CNUDM, tendo demonstrado considerável interesse no desenvolvimento de seu regime. Com vistas a melhor compreender a gerência dos espaços marítimos dos Estados costeiros, em geral, e da Amazônia Azul, em particular, esses assuntos serão tratados em separado nas subseções seguintes. A primeira se dedica ao regime jurídico estabelecido pela CNUDM e suas principais disposições referentes à delimitação dos espaços marítimos. Já a segunda se volta especificamente à apresentação dos diferentes espaços que compõem a Amazônia Azul, bem como aos principais elementos econômicos, políticos e estratégicos neles contidos.

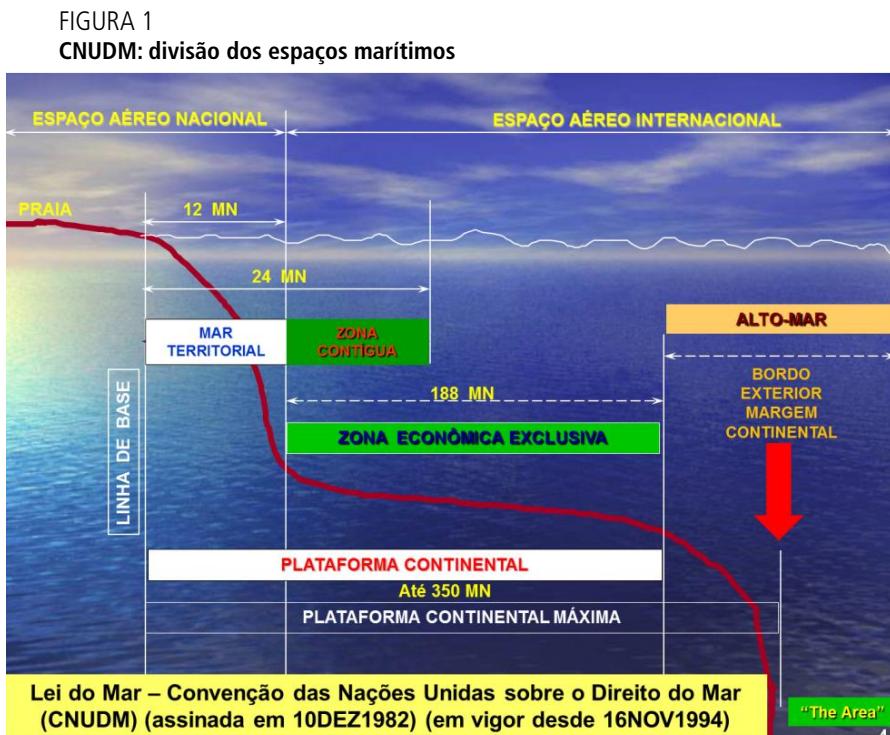
## **2.1 Definições gerais dos espaços marítimos de acordo com a CNUDM**

A CNUDM é um documento bastante extenso, com mais de 320 artigos dedicados aos mais diversos tópicos referentes à governança dos mares e oceanos. Uma análise pormenorizada dessas várias partes inviabilizaria a realização dos objetivos deste capítulo. Portanto, serão enfatizadas as partes do texto referentes aos principais espaços marítimos componentes das águas jurisdicionais dos Estados costeiros: *i*) o mar territorial; *ii*) a zona contígua; *iii*) a ZEE; e *iv*) a plataforma continental (figura 1).

Inicialmente, a convenção define mar territorial como uma zona de mar adjacente em que a soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, o leito e o subsolo do mar. O seu limite é de até 12 milhas náuticas,<sup>4</sup> medidas a partir das linhas de base (Brasil, 1995, art. 2º, §§ 1º, 2º, e art. 3º).<sup>5</sup>

4. Uma milha náutica é igual a 1,85 km. Portanto, 12 milhas correspondem a 22,22 km.

5. Suas definições e possíveis métodos de determinação por parte do Estado costeiro estão presentes nos arts. 4º, 5º, 7º e 14 da CNUDM.



Fonte: Arruda (2014).

Elaboração: Moura Neto (2014).

Obs.: Figura cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

Em seguida, dentro do limite de 24 milhas marítimas medidas a partir das linhas de base, encontra-se a zona contígua, onde

o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a (...) evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial (...) e reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial (Brasil, 1995, art. 33).

Cabe ressaltar, contudo, que essas prerrogativas do Estado costeiro não configuram “exercício de soberania, mas de direitos soberanos quanto à repressão ou prevenção a leis internas de polícia aduaneira, fiscal, sanitária e de imigração” (Mattos, 2014, p. 54).

No limite de até 200 milhas marítimas,<sup>6</sup> medidas a partir das linhas de base, encontra-se a ZEE, “uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente”, regida por “regime jurídico específico” que determina “os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados” (Brasil, 1995, arts. 55 e 57). Nesse espaço, o Estado costeiro detém:

6. Equivalente a 370,4 km.

direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos (Brasil, 1995, art. 56, § 1º, a).

Além disso, o Estado costeiro possui jurisdição no que se refere à “colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas; investigação científica marinha; e proteção e preservação do meio marinho” (Brasil, 1995, art. 56, § 1º, c). É facultada, também, ao Estado costeiro, “no exercício dos seus direitos de soberania de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos vivos da zona econômica exclusiva”, a adoção das “medidas que sejam necessárias, incluindo visita, inspeção, apresamento e medidas judiciais, para garantir o cumprimento das leis e regulamentos por ele adotados” (Brasil, 1995, art. 73, § 1º). Além dos direitos e prerrogativas soberanas do Estado costeiro, todos os Estados dispõem, na ZEE, de “liberdades de navegação e sobrevoo e de colocação de cabos e dutos submarinos (...) bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos (...) tais como os ligados à operação de navios, aeronaves, cabos e dutos submarinos” (Brasil, 1995, art. 58, § 1º).

A convenção estabelece, ainda, contrapartidas tanto em relação ao exercício das prerrogativas e atribuições soberanas do Estado costeiro quanto às liberdades dos demais Estados na ZEE. Nesse sentido, o Estado costeiro “terá em devida conta os direitos e deveres dos outros Estados e agirá de forma compatível com as disposições da presente convenção” (Brasil, 1995, art. 56, § 2º). Já os demais Estados terão “em devida conta os direitos e deveres do Estado costeiro e cumprirão as leis e regulamentos por ele adotados de conformidade com as disposições da presente convenção e demais normas de direito internacional” (Brasil, 1995, art. 58, § 3º).

Finalmente, a plataforma continental de um Estado costeiro, segundo a CNUDM, compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (Brasil, 1995, art. 76, § 1º).

A convenção determina, ainda, que “o limite exterior da plataforma continental não deve exceder 350 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial” (Brasil, 1995, art. 76, § 6º).<sup>7</sup>

A definição dos limites da plataforma continental para além das 200 milhas é feita por meio de informações submetidas pelo Estado costeiro à CLPC “com base

7. Os parâmetros para a definição precisa dos limites da plataforma continental estão expressos no mesmo decreto, no art. 76, §§ 4º e 5º.

numa representação geográfica equitativa”. Essa comissão, por sua vez, se encarrega de fazer “recomendações aos Estados costeiros sobre questões relacionadas com o estabelecimento dos limites exteriores da sua plataforma continental”, os quais se tornam “definitivos e obrigatórios” uma vez estabelecidos. Além disso, o Estado costeiro se encarrega de enviar ao Secretário Geral das Nações Unidas “mapas e informações pertinentes, incluindo dados geodésicos, que descrevam permanentemente os limites exteriores da sua plataforma continental” (Brasil, 1995, art. 76, §§ 8º, 9º).

Ainda no que tange à plataforma continental, o Estado costeiro “exerce direitos de soberania (...) para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais”,<sup>8</sup> direitos esses que são “exclusivos”, ou seja, “ninguém pode empreender estas atividades sem o expresso consentimento desse Estado”, além de serem “independentes da sua ocupação, real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa”. Esses direitos soberanos, contudo, “não afetam o regime jurídico das águas sobrejacentes ou do espaço aéreo acima dessas águas”, não podendo o seu exercício afetar “a navegação ou outros direitos e liberdades dos demais Estados previstos (...) nem ter como resultado uma ingerência injustificada neles” (Brasil, 1995, arts. 77 e 78).

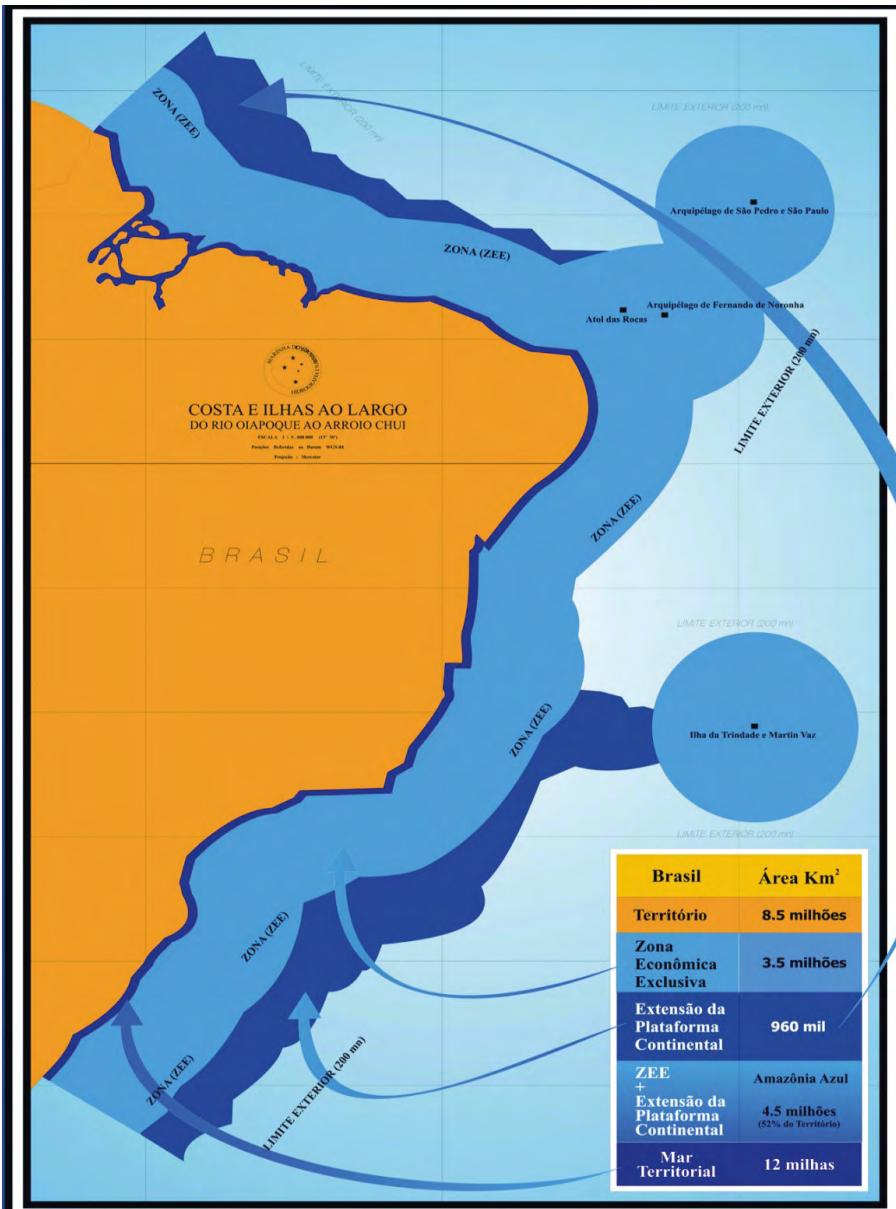
A prerrogativa soberana de explorar os recursos naturais na plataforma continental demonstra a importância da definição de seus limites pelos Estados costeiros, bem como a aceitação destes por parte da CLPC, uma vez que “o Estado costeiro que venha a aumentar a largura de sua Plataforma Continental estará, consequentemente, tendo acesso a mais riquezas naturais” (Arruda, 2014, p. 23). É importante ressaltar que a definição e a posterior aceitação dos limites da plataforma continental por parte de um determinado Estado devem ser feitas com base no fator natural, ou seja, na delimitação geomorfológica da plataforma. Ademais, ainda que a plataforma natural se estenda para além dos limites definidos pelo art. 76 da CNUDM, o regime jurídico por ela estabelecido somente permite a delimitação da plataforma até esses limites (Figueirôa, 2014).

## 2.2 A caracterização da Amazônia Azul: delimitação jurídica e importância estratégica

O Brasil regula seus espaços marítimos em plena concordância com o regime definido pela CNUDM. No ordenamento jurídico nacional, a delimitação desses espaços se dá principalmente a partir da Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993 – que dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a ZEE e a plataforma continental do Brasil –, e do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, que reproduz o texto da convenção e lhe dá executoriedade no âmbito doméstico. A delimitação geográfica desses espaços pode ser percebida a partir do exame da figura 2.

8. Incluem “os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo” (Brasil, 1995, art. 77, § 4º).

**FIGURA 2**  
**Delimitação geográfica dos espaços marítimos brasileiros**



Fonte: Marinha do Brasil. Disponível em: <[www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br)>.

Além dessas normas, há outras que regulam os espaços marítimos brasileiros, com destaque para o Decreto nº 4.810, de 19 de agosto de 2003 – que estabelece as regras para a operação de embarcações pesqueiras nas zonas brasileiras de pesca –, e o Decreto nº 8.400, de 4 de fevereiro de 2015, que estabelece os pontos apropriados para o traçado da linha de base do Brasil.

Primeiramente, a Lei nº 8.617/1993, além de reproduzir as disposições da CNUDM no que se refere à definição dos espaços marítimos, bem como às prerrogativas, aos direitos e aos deveres soberanos do Brasil como Estado costeiro, estabelece algumas provisões importantes em relação à gerência desses espaços. Quanto ao mar territorial, a lei assegura aos “navios de todas as nacionalidades o direito de passagem inocente no mar territorial brasileiro”,<sup>9</sup> sendo que esses navios “estarão sujeitos aos regulamentos estabelecidos pelo governo brasileiro” (Brasil, 1993, art. 3º).

Em relação à ZEE, a referida lei determina que a “investigação científica marinha (...) só poderá ser conduzida por outros Estados com o consentimento prévio do governo brasileiro, nos termos da legislação em vigor que regula a matéria” (Brasil, 1993, art. 8º, parágrafo único) e a “realização por outros Estados (...) de exercícios ou manobras militares, em particular as que impliquem o uso de armas ou explosivas, somente poderá ocorrer com o consentimento do governo brasileiro” (Brasil, 1993, art. 9º). Da mesma forma, no que tange à plataforma continental, a lei estabelece que a “investigação científica marinha (...) só poderá ser conduzida por outros Estados com o consentimento prévio do governo brasileiro, nos termos da legislação em vigor que regula a matéria”, e que o “governo brasileiro tem o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na plataforma continental, quaisquer que sejam os seus fins”. Ademais, a lei determina que o “traçado da linha para a colocação” de cabos e dutos submarinos na plataforma “dependerá do consentimento do governo brasileiro”, e que este “poderá estabelecer condições para a colocação dos cabos e dutos que penetrem seu território ou seu mar territorial” (Brasil, 1993, arts. 13 e 14).

Já o Decreto nº 4.810/2003 regula as atividades de pesca nas chamadas zonas brasileiras de pesca, que compreendem o território nacional (incluindo as águas continentais e interiores), o mar territorial, a ZEE e a plataforma continental. No território nacional e no mar territorial, determina o decreto que “as atividades pesqueiras serão exercidas somente por embarcações brasileiras de pesca”, enquanto na ZEE e na plataforma continental “as atividades pesqueiras poderão ser exercidas por embarcações brasileiras e estrangeiras arrendadas”. Por embarcações pesqueiras, são consideradas aquelas que “devidamente inscritas no Registro Geral da Pesca se

9. De acordo com o art. 3º, § 1º, dessa mesma lei, a “passagem será considerada inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Brasil, devendo ser contínua e rápida”.

dediquem exclusiva e permanentemente a captura, transformação ou pesquisa dos seres animais e vegetais que tenham nas águas seu meio natural ou mais frequente de vida”, sendo que tanto as embarcações brasileiras quanto as estrangeiras ficam sujeitas à norma específica para exercerem suas atividades (Brasil, 2003, arts. 1º e 2º).

Finalmente, o Decreto nº 8.400/2015 estabelece o traçado das linhas de base do Brasil ao longo da costa continental e insular do país, as quais são utilizadas para a definição dos espaços marítimos estabelecidos pela CNUDM e pela Lei nº 8.617/1993. O decreto estabelece “respectivamente, como ponto inicial e final, os pontos cujas coordenadas servem de referência para o traçado dos limites laterais marítimos entre Brasil e França (Guiana Francesa), ao norte, e Brasil e Uruguai, ao sul” (Brasil, 2015, art. 1º, parágrafo único), e apresenta as coordenadas geográficas dos pontos que compõem as linhas da costa continental, do arquipélago de Fernando de Noronha e da Ilha de Trindade em seu anexo, as quais foram traçadas com base em sistema geodésico.

Ciente de que a plataforma continental do país se estende em vários pontos para além das 200 milhas marítimas, e que tal espaço é dotado de recursos naturais e minerais de importância estratégica, o governo brasileiro vem pleiteando, há décadas, junto à CLPC, o reconhecimento de sua plataforma continental estendida. Tal esforço foi empreendido principalmente no âmbito do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac), sob supervisão da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM),<sup>10</sup> e conduzido dentro dos parâmetros da Política Nacional de Recursos do Mar (PNRM).<sup>11</sup> Tais órgãos e iniciativas governamentais têm desempenhado “papel significativo nos esforços do Brasil para o estabelecimento dos limites exteriores de sua plataforma continental estendida” (Figueirôa, 2014, p. 183).

Instituído a partir da segunda metade da década de 1980, o Leplac consistia, basicamente, no levantamento pormenorizado da plataforma continental brasileira, além das 200 milhas marítimas, com vista a determinar os seus limites exteriores em acordo com o art. 76 da CNUDM (Arruda, 2014). Nesse sentido, Figueirôa (2014, p. 192) destaca a

importância do levantamento do bordo exterior da plataforma continental brasileira, de acordo com a CNUDM, como forma de promover a integração de seus recursos

10. Estabelecida pelo Decreto nº 74.557, de 12 de setembro de 1974, constitui o “principal órgão de assessoramento da Presidência da República para a execução da Política Nacional de Recursos do Mar (PNRM)” e tem como funções “apresentar propostas de diretrizes para a consecução da PNRM; acompanhar-lhe os resultados e propor-lhe alterações; participar no planejamento de atividades relacionadas com os recursos do mar; propor ao presidente da República prioridades para programas e projetos correlatos; e coordenar a elaboração de planos e programas anuais e plurianuais, comuns e setoriais para os recursos do mar” (Figueirôa, 2014, p. 181-182).

11. Adotada pelo presidente da República em 12 de maio de 1980, tem como objetivos principais “a integração do mar territorial e da plataforma continental ao espaço brasileiro e o aproveitamento racional dos oceanos, aí compreendidos os recursos vivos, minerais e energéticos da coluna d’água, solo e subsolo que apresentem interesse para o desenvolvimento econômico e social e a segurança nacional” (Figueirôa, 2014, p. 182).

à realidade socioeconômica brasileira, aumentar o conhecimento a seu respeito e promover seu uso racional e equilibrado.

Com a entrada em vigor da CNUDM, em novembro de 1994, foi dado um prazo de dez anos ao Brasil para concluir os trabalhos do Leplac e, consequentemente, submetê-los à apreciação da CLPC. Tal prazo foi posteriormente prorrogado para maio de 2009 (Arruda, 2014).

Após dezessete anos de início do plano, concluiu-se a etapa de coleta, análise e interpretação de dados, e, em 2004, o governo brasileiro apresentou seu pleito de extensão da plataforma continental do país para além das 200 milhas marítimas. Destaca-se que o Brasil foi o segundo país do mundo e o primeiro entre os que estão em desenvolvimento a apresentar tal pleito à CLPC. A proposta apresentada pelo Brasil engloba 75 pontos fixos, totalizando uma área de 953.525 km<sup>2</sup> de plataforma continental estendida (Figueirôa, 2014).<sup>12</sup> Somada à área de ZEE brasileira (cerca de 3,5 milhões de quilômetros quadrados), as águas jurisdicionais do Brasil totalizariam mais de 4,5 milhões de quilômetros quadrados, que é pouco maior que a metade do território continental do país – 8.511.996 km<sup>2</sup> (Arruda, 2014).

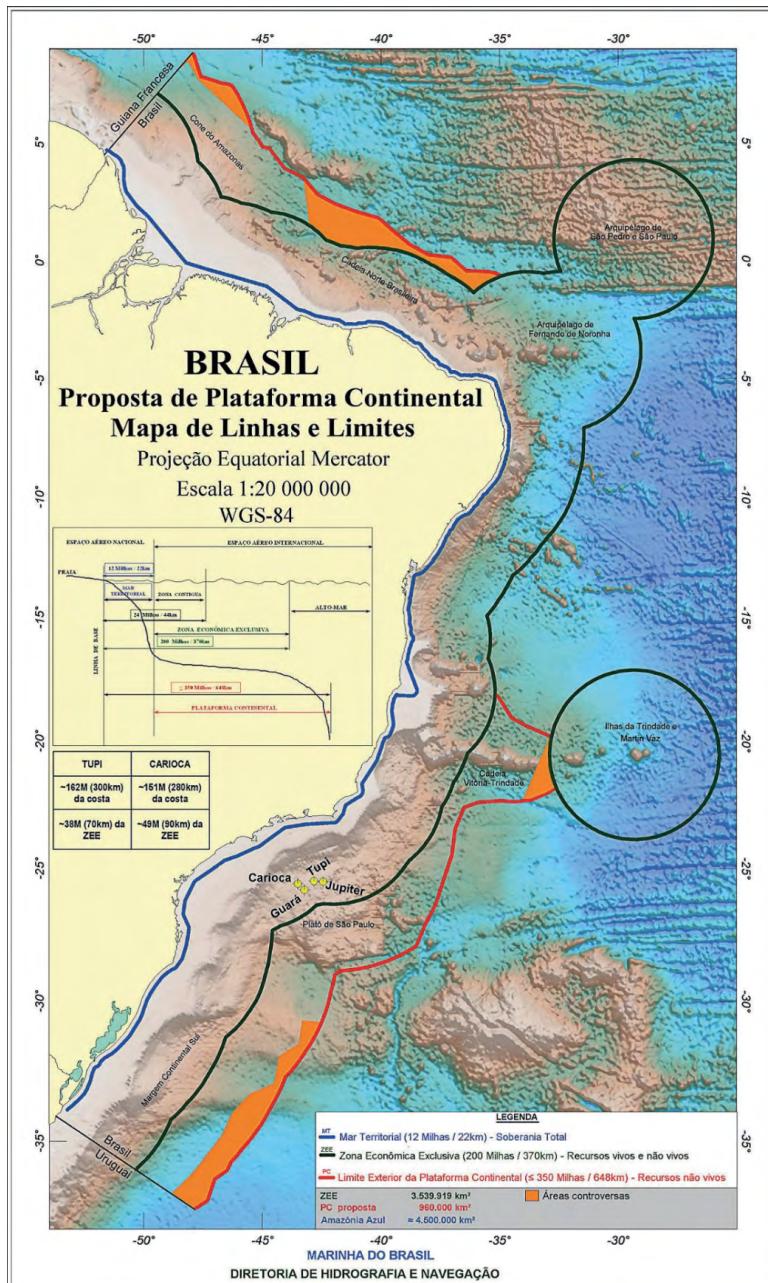
Três anos após a submissão da proposta, a CPLC respondeu ao governo brasileiro indeferindo o pleito com base na contestação de cerca de 190 mil quilômetros quadrados referentes às seguintes áreas: cone do Amazonas, cadeia Norte-Brasileira, cadeia Vitória-Trindade e margem continental sul, conforme apresentado no mapa 1.

Em julho de 2008, após a resposta de indeferimento do pleito brasileiro de extensão de sua plataforma continental, a CIRM iniciou a elaboração da Proposta Revista de Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira. A fim de facilitar esse trabalho, o litoral brasileiro (e sua plataforma continental) foi dividido em três regiões: *i) Sul; ii) Equatorial; e iii) Oriental*. Com isso, a Proposta foi dividida em três propostas parciais, cada uma abarcando uma respectiva região. Dessa maneira, a proposta parcial da região Sul foi submetida à CLPC em abril de 2015, enquanto a proposta da região Equatorial foi prontificada em maio de 2016 para ser encaminhada à Comissão em breve e, finalmente, a proposta da região Oriental se encontra em fase de preparação.<sup>13</sup>

12. Inicialmente, a área de plataforma continental estendida pleiteada pelo Brasil totalizava 911.847 km<sup>2</sup>. Contudo, após consultas realizadas com o Uruguai, a proposta foi revisada, aumentando a área na margem continental sul (Figueirôa, 2014).

13. Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>>. Acesso em: 10 maio 2018.

**MAPA 1**  
**Proposta brasileira de plataforma continental estendida**



Fonte: Marinha do Brasil (Diretoria de Hidrografia e Navegação). Disponível em: <[www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br)>.

Obs.: Figura cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

É importante ressaltar que, a despeito da importância de se ter reconhecida a plataforma continental estendida pela CLPC, a indefinição deste processo não implica a impossibilidade de o Brasil exercer seus direitos e prerrogativas soberanos sobre a referida área. Tampouco se pode interpretar a iniciativa brasileira como estabelecimento unilateral de limites da plataforma continental (Figueirôa, 2014).

Curiosamente, a única área da plataforma que permaneceu incontestada pela CLPC foi o platô de São Paulo, onde vários trechos se estendem até o limite máximo permitido (350 milhas a partir das linhas de base). Segundo Figueirôa (2014, p. 227), a “importância de a CLPC haver concordado com a proposta de plataforma continental estendida do Brasil no platô de São Paulo não deve ser menosprezada diante das controvérsias quanto às demais regiões de nossa margem continental”, pelo fato de ser “justamente na região em que se encontram as principais reservas de petróleo conhecidas do litoral submarino brasileiro, algumas das quais ultrapassam em parte as 200 milhas marítimas”.

De fato, a presença da maior parte das reservas nacionais de petróleo e gás natural na Amazônia Azul é uma das características mais relevantes da região no que tange às suas importâncias econômica e estratégica. Tais reservas estão concentradas nas áreas da Foz do Amazonas e das bacias Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará-Potiguar, Sergipe-Alagoas, Camamu e Almada, Jequitinhonha, Espírito Santo, Campos e Pelotas. Segundo a MB, em 2002, as reservas nacionais de petróleo e gás totalizavam 9,81 bilhões de barris, sendo 8,87 bilhões procedentes das águas jurisdicionais.<sup>14</sup> Reforçando essa característica, as descobertas de novas reservas na região do pré-sal, ocorridas a partir da década passada, ressaltam, ainda mais, a importância econômica da fronteira marítima, aumentando a relevância da delimitação e do reconhecimento internacional das águas jurisdicionais brasileiras.

Atualmente, 89,04%<sup>15</sup> do petróleo e 76,12%<sup>16</sup> do gás natural do Brasil são extraídos a partir de campos marítimos, sendo que 92,86%<sup>17</sup> do petróleo extraído no país provém das bacias de Campos e Santos (Brasil, 2016a). Ademais,

testes preliminares, realizados em quatro áreas do pré-sal (três na Bacia de Santos e uma na Bacia de Campos), permitiram prever volumes recuperáveis entre 10,6 bilhões e 16 bilhões de barris de óleo equivalentes – BOE (petróleo e gás), o que, por si só, dobra as reservas brasileiras de petróleo e gás, que são de 15 bilhões de barris de óleo equivalente (petróleo e gás).<sup>18</sup>

14. Vertente Econômica. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/content/vertente-economica>>. Acesso em: 21 dez. 2017.

15. Média do primeiro trimestre de 2016, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

16. *Idem*.

17. *Idem*.

18. Amazônia Azul. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/content/amazonia-azul-0>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

Tais volumes de reservas podem crescer mais ainda no futuro próximo, como resultado da intensificação das explorações de petróleo a partir de 2017. Com efeito, o governo federal anunciou a realização de quatro leilões de áreas no pré-sal entre 2017 e 2019, além de outros seis em outras áreas. Como resultado, a ANP prevê que a volta das rodadas de áreas exploratórias poderá, além de possibilitar novas descobertas de petróleo, gerar investimentos diretos da ordem de US\$ 83 bilhões, e US\$ 125 bilhões em investimentos indiretos, trazendo estímulos ao aumento do emprego nas empresas petrolíferas e na extensa cadeia de fornecedores de produtos e serviços ao setor de petróleo e gás natural.

Um aspecto importante e consideravelmente controverso em relação à exploração de petróleo e gás natural na plataforma continental é o do pagamento de *royalties* provenientes de tal exploração à ISA, de acordo com o art. 82 da CNUDM. A possibilidade de tal dispositivo se aplicar às reservas do pré-sal e a potenciais reservas da plataforma continental brasileira tem atraído considerável atenção da opinião pública doméstica, bem como de organismos internacionais (Figueirôa, 2014).

Segundo a própria ISA (2010, p. 46, tradução nossa), “mais de um terço da plataforma continental brasileira além das 200 milhas oferece, em teoria, acessibilidade potencial para a exploração de hidrocarbonetos”. Caso o dispositivo da CNUDM venha a ser aplicado ao país, o Brasil será obrigado a pagar *royalties* de até 7% à ISA,<sup>19</sup> além das “participações previstas na legislação doméstica, tais como os *royalties* devidos pelo concessionário à União, estados e municípios, ou, se esse for o regime aplicável, a parcela do óleo devida à União pelo titular do contrato de partilha” (Figueirôa, 2014, p. 243).

Percebe-se o grau de importância da definição dos limites exteriores da plataforma continental para o Brasil, por ser essa a “última etapa da demarcação da nossa fronteira oriental”, podendo a aceitação da proposta brasileira permitir “novas possibilidades para as gerações vindouras de brasileiros (...) que, no futuro, com acesso a novas tecnologias, possam ser descobertas outras riquezas que projetarão ainda mais o Brasil no cenário internacional” (Arruda, 2014, p. 30 e 31).

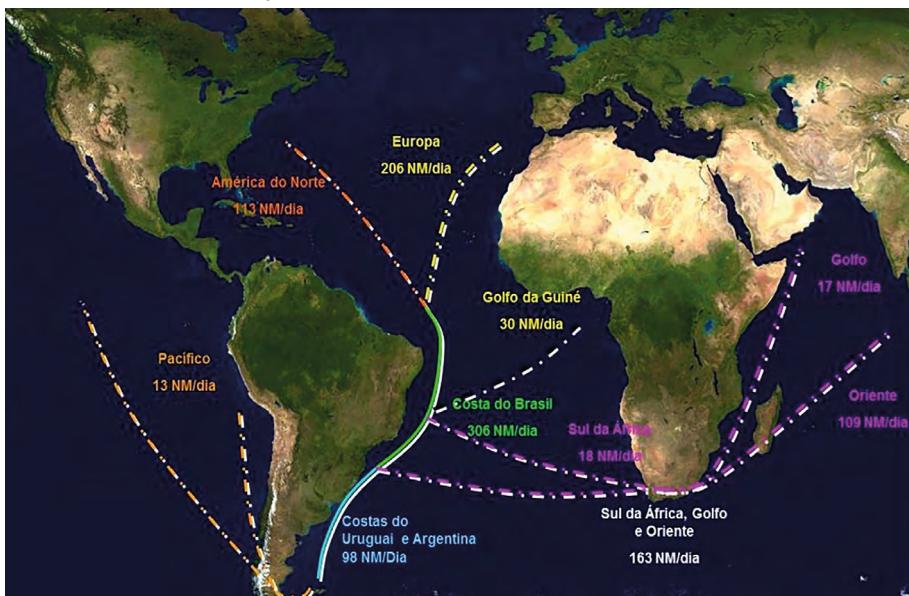
Além da importância econômica e estratégica associada aos seus recursos naturais reais e potenciais, a Amazônia Azul se mostra fundamental para a vida nacional por ser o verdadeiro canal de escoamento do comércio exterior brasileiro. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), 25 dos 35

19. “Os pagamentos e contribuições devem ser efetuados anualmente em relação a toda a produção de um sítio, após os primeiros cinco anos de produção nesse sítio. No sexto ano, a taxa de pagamento ou contribuição será de 1% do valor ou volume da produção no sítio. A taxa deve aumentar 1 ponto percentual em cada ano seguinte até o décimo segundo ano, e daí por diante deve ser mantida em 7%. A produção não deve incluir os recursos utilizados em relação com o aproveitamento” (Brasil, 1993, art. 82, § 2º).

principais portos brasileiros são marítimos.<sup>20</sup> Cerca de 95% desse comércio é realizado pelas rotas marítimas, tendo movimentado aproximadamente US\$ 482 bilhões em mercadorias no ano de 2013 (Arruda, 2014, p. 41 e 42). A figura 3 apresenta as principais linhas de comunicação marítima do comércio exterior brasileiro.

FIGURA 3

### Linhas de comunicação marítima do comércio exterior brasileiro



Fonte: Arruda (2014).

Elaboração: Moura Neto (2014).

Ressalta-se, também, a importância da região litorânea para o país de forma geral. A despeito de seu território extenso, a maior parte da população brasileira se encontra próxima ao mar. De fato, ao longo dos 8,5 mil quilômetros de litoral do país, estão concentrados dezessete estados da Federação e dezesseis capitais de estados. Ademais, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), das doze metrópoles nacionais, oito estão localizadas a menos de 150 km do litoral.<sup>21</sup> Destaca-se, também, a concentração de cerca de 90% do produto interno bruto (PIB); 80% da população; 85% do parque industrial; 85% do consumo de energia; e aproximadamente oitenta terminais portuários (públicos e privados) ao longo da faixa litorânea.<sup>22</sup>

20. Destacadamente são: Itaqui (Maranhão), Fortaleza e Pecém (Ceará), Suape (Pernambuco), Salvador e Aratu (Bahia), Vitória (Espírito Santo), Rio de Janeiro (Rio de Janeiro), Santos e São Sebastião (São Paulo), Paranaguá (Paraná), Itajaí e São Francisco do Sul (Santa Catarina) e Rio Grande (Rio Grande do Sul).

21. Belém (Pará), Fortaleza (Ceará), Recife (Pernambuco), Salvador (Bahia), Rio de Janeiro (Rio de Janeiro), São Paulo (São Paulo), Curitiba (Paraná) e Porto Alegre (Rio Grande do Sul).

22. Amazônia Azul. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/content/amazonia-azul-0>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

Demonstrada a importância da Amazônia Azul em seus mais diferentes aspectos (político, econômico, estratégico, de soberania, entre outros), percebe-se quão fundamental é para o Brasil ter sua fronteira marítima não somente bem delimitada, como bem vigiada e protegida. Daí a necessidade de desenvolver e manter as Forças Armadas adequadamente equipadas e treinadas para resguardar as riquezas presentes nessas águas, que, por sua vez, se mostram vitais ao desenvolvimento do país.

### **3 A DEFESA DA AMAZÔNIA AZUL: ASPECTOS POLÍTICO-INSTITUCIONAIS E MATERIAIS**

A defesa da Amazônia Azul, bem como das áreas e recursos estratégicos nela presentes, constitui uma das missões mais importantes da MB, que tem se preparado cada vez mais para cumpri-la. Tal processo envolve, especialmente, dois aspectos principais do desenho e remodelagem da MB: *i) a definição política e estratégica de suas atribuições principais na Defesa Nacional; e ii) o desenvolvimento de programas que lhe forneçam meios de atuação adequados*. Deve-se analisar, portanto, esses dois aspectos de forma separada e pormenorizada. Na subseção 3.1, será tratado o primeiro aspecto, por meio do exame das principais políticas e documentos condicionantes da Defesa Nacional. Na subseção 3.2, serão apresentados e avaliados os principais programas estratégicos da MB, incluindo seu planejamento e desenvolvimento e sua importância para a defesa da Amazônia Azul.

#### **3.1 O tratamento da Amazônia Azul pelas políticas de Defesa Nacional**

Em termos político-institucionais, a Defesa Nacional se baseia principalmente em dois documentos publicados e atualizados periodicamente pelo Ministério da Defesa (MD): a Política Nacional de Defesa (PND) e a Estratégia Nacional de Defesa (END). Cada um apresenta pontos específicos de extrema relevância para a MB, principalmente sua importância na vigilância e defesa das águas jurisdicionais brasileiras.

Primeiramente, a PND, “o documento de mais alto nível do país em questões de Defesa”, define “os objetivos mais elevados neste tema” com ênfase nas ameaças externas (Brasil, 2016c, p. 8). Nesse sentido, apresenta orientações importantes para a defesa da Amazônia Azul e para o papel do Poder Naval do país nessa função. Em sua análise do ambiente internacional, a PND apresenta a possibilidade de intensificação das “disputas por áreas marítimas”, bem como “por fontes de água doce, de alimentos e de energia”, podendo ter, como consequência, “ingerências em assuntos internos ou a disputas por espaços sujeitos à soberania dos Estados, configurando quadros de conflito” (*op. cit.*, p. 9). No que se refere à análise do cenário doméstico, a PND dedica atenção relevante à Amazônia Azul, considerada “de vital relevância para o país”. O documento ressalta “a natural vocação marítima brasileira (...) respaldada pelo seu extenso litoral, pela magnitude do comércio exterior por meio dele praticado e pela incontestável importância estratégica do

Atlântico Sul”, enfatizando também o “elevado potencial de recursos vivos e não vivos, entre estes, as maiores reservas de petróleo e gás do Brasil”, localizadas na Amazônia Azul (*op. cit.*, p. 8).

Alguns dos aspectos mais importantes da PND são os Objetivos Nacionais de Defesa (OND) e as orientações para o seu cumprimento. Nesse conjunto, um dos objetivos é “assegurar a capacidade de Defesa, para o cumprimento das missões constitucionais das Forças Armadas”. Como consequência, tem-se a necessidade de “dotar as Forças Armadas das capacidades necessárias para realizar a vigilância, o controle e a defesa do território, das águas jurisdicionais e do espaço aéreo brasileiros e prover a segurança das linhas de comunicação marítimas”, incluindo “o adequado aparelhamento das Forças Armadas, empregando-se tecnologias modernas e equipamentos eficientes e em quantidade compatível com a magnitude das atribuições cometidas” (Brasil, 2016c, p. 12).

Por sua vez, a END “estabelece diretrizes para a adequada preparação e capacitação das Forças Armadas, de modo a garantir a segurança do país tanto em tempos de paz quanto em situações de crise”.<sup>23</sup> Nesse sentido, estabelece ações estratégicas de médio e longo prazos com vistas à modernização da estrutura nacional de defesa, inclusive por meio da definição de diretrizes e orientações para a atuação das três Forças no cumprimento de seus respectivos objetivos.

Uma das Estratégias de Defesa (ED) apresentadas pela END é o “fortalecimento da capacidade de dissuasão”. Complementando-a, tem-se duas Ações Estratégicas de Defesa (AED): “demonstrar a capacidade de contrapor-se à concentração de forças hostis nas proximidades das fronteiras, dos limites das águas jurisdicionais brasileiras e do espaço aéreo nacional”; e “desenvolver as capacidades de monitorar e controlar o espaço aéreo, o espaço cibernetico, o território, as águas jurisdicionais brasileiras e outras áreas de interesse” (Brasil, 2016c, p. 32-34).

Além disso, a END apresenta a “Capacidade de Proteção” como um dos fundamentos gerais da Defesa. Tal capacidade é de especial importância para a Amazônia Azul, pois seu fortalecimento “requer a adequação dos meios e métodos de vigilância sobre o território nacional, incluindo a Zona Econômica Exclusiva, a plataforma continental e o espaço exterior sobrejacente” (Brasil, 2016c, p. 19).

Além das diretrizes gerais da Defesa Nacional, a estratégia estabelece disposições específicas para cada uma das três Forças. No que se refere à MB, o documento afirma que “a dissuasão contra qualquer concentração de forças hostis nas águas de interesse nacional” constitui “objetivo prioritário da estratégia de segurança marítima”. Além disso, a estratégia também demonstra preocupação em relação à “intensificação das

23. Estratégia Nacional de Defesa. Disponível em: <<http://www.defesa.gov.br/index.php/estado-e-defesa/estrategia-nacional-de-defesa>>. Acesso em: 12 ago. 2016.

ocorrências de atos ilícitos no mar, na forma de pirataria, tráfico de pessoas e de drogas, contrabando, pesca ilegal, crimes ambientais e outros”, fazendo com que a Marinha disponha de “meios capazes de detectar, identificar e neutralizar ações que representem ameaça nas águas jurisdicionais brasileiras”. Dessa forma, do “cumprimento desse conjunto de atribuições” decorrem as “tarefas básicas do Poder Naval”, incluindo “o monitoramento do mar, inclusive a partir do espaço” que “deverá integrar o repertório de práticas e capacitações operacionais” da MB (Brasil, 2016c, p. 26).

Percebe-se, pelo exame dos objetivos, orientações e diretrizes apresentados pela PND e pela END, a importância estratégica de se prover a MB de meios de atuação adequados para cumprir sua função primária de vigilância das águas jurisdicionais e de negação do uso do mar. Nesse sentido, os programas estratégicos de reequipamento e reaparelhamento da MB adquirem importância vital.

### **3.2 Os principais programas estratégicos da MB para a defesa da Amazônia Azul**

A necessidade de reequipar a MB com meios adequados à consecução de seu objetivo precípua de defesa das águas jurisdicionais brasileiras tem sido abordada pelo comando da Armada já há algum tempo. Em julho de 2005, a MB encaminhou ao MD o Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM), destinado à “reposição e modernização dos meios considerados prioritários para a capacidade operacional da Força”.<sup>24</sup> Posteriormente, como consequência da publicação da END, a MB desenvolveu o Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (PAEMB), dando prosseguimento aos projetos estratégicos de reaparelhamento elaborados anteriormente. Atualmente, tais projetos se encontram sob a égide do Plano de Articulação e Equipamento de Defesa (PAED). Este, gerido pelo MD, é composto por doze “projetos estratégicos das Forças Armadas que visam atender às demandas de articulação e de equipamento necessárias para o cumprimento de suas missões constitucionais” (Brasil, 2016b, p. 146), sendo três deles da MB. Entre esses, dois merecem análise detalhada: a Construção do Núcleo do Poder Naval e o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). A tabela 1 apresenta a previsão de conclusão desses programas, bem como o valor global estimado para sua consecução.

**TABELA 1**  
**Programas estratégicos da MB – previsão de conclusão e valor global estimado**

Projeto	Período previsto	Valor global estimado (R\$ milhões correntes)
Construção do Núcleo do Poder Naval	2009-2047	168.020,80
SisGAAz	2011-2033	12.016,60

Fonte: Brasil (2012, p. 198).  
Elaboração dos autores.

24. Os principais programas da MB. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/destaque/peamb/11-os-principais-programas-da-marinha-do-brasil/>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

É importante ressaltar que, dada a delicada situação econômica na qual o país se encontra, especialmente os contingenciamentos orçamentários determinados pelo governo federal, o PAED tem passado por consideráveis adaptações em relação à sua concepção original. Contudo, sua importância para a Defesa Nacional permanece vital, tornando imperativa sua execução o mais próximo possível do inicialmente proposto, ainda que sejam necessários ajustes para se adequar às condições atuais.

De forma geral, a Construção do Núcleo do Poder Naval visa à “ampliação da capacidade operacional da Marinha”, sendo “absolutamente necessário, não apenas para modernizar a Marinha, mas, também, para possibilitar a substituição gradual dos meios aeronavais e de fuzileiros navais” (Brasil, 2016b, p. 147). Trata-se de um programa amplo dividido em vários subprogramas, dos quais se destacam: *i)* Programa de Desenvolvimento de Submarino (PROSUB); *ii)* Corvetas Classe Tamandaré; e *iii)* Programa de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER-1). Além desses, outros programas importantes de reaparelhamento da MB incluem o Programa de Obtenção de Navio Anfíbio (PROANF); e o Programa de Obtenção de Navio Aeródromo (PRONAE). Estes últimos, entretanto, foram descontinuados e/ou suspensos.

O PROSUB se divide em três frentes principais: o projeto e a construção de uma infraestrutura industrial e de apoio à operação de submarinos; a construção de quatro novos submarinos convencionais (SBR); e o projeto e a construção do primeiro submarino de propulsão nuclear do país (SNBR). A consecução dessas frentes foi possibilitada pela transferência de tecnologia naval pela empresa francesa Direction des Construction Navales et Services (DCNS), que atualmente se chama Naval Group, de agosto de 2010 até o final do programa, fruto de acordo firmado entre o Brasil e a França em 2008.<sup>25</sup> Os submarinos convencionais são baseados no modelo francês Scorpène e têm capacidade de deslocamento de 1.870 toneladas,<sup>26</sup> estando prevista para 2018<sup>27</sup> a entrada em serviço da primeira das quatro unidades planejadas no programa.<sup>28</sup>

Com isso, o Brasil passará a fazer parte do seletivo grupo de países (composto por China, Estados Unidos, França, Reino Unido e Rússia) com capacidade de construção e operação de submarinos com propulsão nuclear, além de aumentar significativamente o seu potencial de “assegurar a soberania nas águas jurisdicionais brasileiras, garantindo ao Brasil inegáveis capacidades de dissuasão e negação do uso do mar”.<sup>29</sup> Vale frisar que, uma vez em serviço, o SNBR será vital para o cumprimento da tarefa de negação do uso do mar por parte da MB, dado seu

25. É importante frisar, contudo, que toda a tecnologia nuclear embarcada no submarino é de desenvolvimento nacional, sendo a tecnologia transferida pela empresa francesa restrita ao casco da embarcação.

26. Os principais programas da MB. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/destaque/peamb/11-os-principais-programas-da-marinha-do-brasil/>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

27. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/prosub-avanca-na-construcao-dos-submarinos-convencionais>>. Acesso em: 7 ago. 2017.

28. Projetos Estratégicos da Marinha. Disponível em: <<http://defesa.gov.br/index.php/industria-de-defesa/paed/projetos-estrategicos/projetos-estrategicos-da-marinha-do-brasil>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

29. PROSUB. Disponível em: <<https://www1.mar.mil.br/prosub/>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

alcance estratégico, maior velocidade, autonomia e capacidades de ocultação e de operação em maiores cotas de profundidade (figura 4).

FIGURA 4

**Submarino nuclear brasileiro (arte conceitual)**



Fonte: Defesa Aérea e Naval. Disponível em: <[www.defesaeroneaval.com.br](http://www.defesaeroneaval.com.br)>.

O submarino Riachuelo (SBR-1) se encontra em fase de integração (figura 5), e a transferência das seções para o Estaleiro de Construção tem previsão de incorporação à frota em 2019. Já o novo prazo previsto para o término da construção do SNBR é 2029,<sup>30</sup> uma vez que este projeto teve seu término postergado devido a razões orçamentárias (figuras 6 e 7).

Da mesma forma que o PROSUB, a MB vem priorizando o desenvolvimento do programa de construção das Corvetas Classe Tamandaré. Resultado do “aperfeiçoamento do Projeto da Corveta Classe Barroso”, esse programa “contribuirá para ampliar e robustecer a capacidade da construção naval militar brasileira” graças à construção de quatro corvetas da referida classe, que “serão projetadas e construídas por engenheiros brasileiros, em estaleiros nacionais, incorporando melhorias e desenvolvimentos tecnológicos aos desenhos da Corveta Classe Barroso” (Brasil, 2016b, p. 147). Cada navio terá peso aproximado de 2,9 mil toneladas e custo de cerca de US\$ 300 milhões.<sup>31</sup>

30. Integração final do submarino S-40 Riachuelo é iniciada em Itaguaí (RJ). Disponível em: <<http://tecnodefesa.com.br/integracao-final-do-submarino-s-40-riachuelo-e-iniciada-em-itaguai-rj/>>. Acesso em: 26 abr. 2018.

31. Corvetas para a Marinha do Brasil, uma decisão realista. Disponível em: <<http://www.defesynet.com.br/prosuper/noticia/25043/Corvetas-para-a-Marinha-do-Brasil--uma-decisao-realista/>>. Acesso em: 30 jan. 2018.

FIGURA 5  
Submarino Riachuelo (SBR-1)



Fonte: Tecnodefesa. Disponível em: <<http://tecnodefesa.com.br/integracao-final-do-submarino-s-40-riachuelo-e-iniciada-em-itaguaí-rj/>>.

FIGURA 6  
Casco do submarino Riachuelo (SBR-1)



Fonte: Ministério da Defesa. Disponível em: <[www.defesa.gov.br](http://www.defesa.gov.br)>.

FIGURA 7

Unidade de Fabricação das Estruturas Metálicas (UFEM)



Fonte: Planalto. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br/>>.

Semelhantemente, o PROSUPER-1 prevê a aquisição de novos meios de superfície para a MB por meio de parcerias externas e de desenvolvimento e produção nacionais. Estão incluídos no programa cinco navios-escolta, cinco navios de patrulha oceânica e um navio de apoio logístico (Brasil, 2016b, p. 148). Atualmente, a MB possui onze navios-escolta (seis fragatas da classe Niterói, duas fragatas da classe Greenhalgh, duas corvetas da classe Inhaúma e a corveta Barroso), os quais deverão ser retirados de serviço até 2025 (à exceção da corveta Barroso – figura 8), sendo substituídos por novas embarcações de múltiplo emprego de cerca de 6 mil toneladas, capazes de operar helicópteros de até 12t.<sup>32</sup> Três dos cinco navios de patrulha oceânica foram adquiridos pela MB junto a uma empresa britânica com base em contrato equivalente a £ 133 milhões (cerca de R\$ 366 milhões), firmado em janeiro de 2012, que previa, além da aquisição das três embarcações e respectivos serviços de suporte, uma licença para fabricação de navios da mesma classe no Brasil<sup>33</sup> (indicando a possibilidade de que os outros dois navios de patrulha oceânica seriam montados sob licença no país).

32. Os principais programas da Marinha do Brasil. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/destaque/peamb/11-os-principais-programas-da-marinha-do-brasil/>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

33. MB recebe o segundo navio de patrulha oceânica. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/prosuper/noticia/8830/NPaOc-APA---MB-recebe-o--segundo-navio-de-patrulha-oceanica/>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

FIGURA 8  
Corveta Barroso



Fonte: Poder Naval. Disponível em: <[www.naval.com.br](http://www.naval.com.br)>.

Seguindo a linha dos subprogramas anteriores, o PROANF previa a obtenção de um navio anfíbio – navio de desembarque de carros de combate (NDCC), figura 9, ou navio de desembarque de doca (NDD) – por meio da consecução de projeto estrangeiro a ser desenvolvido em estaleiro nacional (Brasil, 2012, p. 196). Ademais, havia a construção de um navio de transporte e apoio (NaTrAp) com base em projeto do Centro de Projetos de Navios da MB, o qual teria capacidade de deslocamento de cerca de 9 mil toneladas, transporte de até quinhentos fuzileiros navais e operação simultânea de dois helicópteros pesados.

Por sua vez, o PRONAE previa o desenvolvimento e a construção de dois novos navios-aeródromos (conhecidos popularmente como porta-aviões): um para a Primeira Esquadra (baseada no Rio de Janeiro) e outro para a Segunda Esquadra (a ser futuramente instalada próxima à foz do rio Amazonas). Tais embarcações poderiam ser obtidas por meio de projeto nacional ou de parcerias com outros países (Brasil, 2012, p. 196).

A MB contava com um navio-aeródromo (São Paulo), comprado da França em 2000, de 32 mil toneladas e com capacidade para operar cerca de quarenta aeronaves. Ele se encontrava em período de manutenção geral no Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, com o objetivo de estender sua vida útil até 2025, sendo que, em 2017, o navio-aeródromo São Paulo foi desativado devido aos altos custos de

modernização, que chegariam a cerca de R\$ 1 bilhão.<sup>34</sup> Em dezembro de 2017, o MD autorizou a MB a iniciar as negociações para a aquisição do porta-helicópteros britânico HMS Ocean, que deverá estimular as operações com helicópteros e possibilitará à MB projetar poder sobre terra em distâncias maiores.

FIGURA 9

Navio de desembarque de carros de combate Almirante Saboia



Fonte: DefesaNet. Disponível em: <[www.defesanet.com.br](http://www.defesanet.com.br)>.

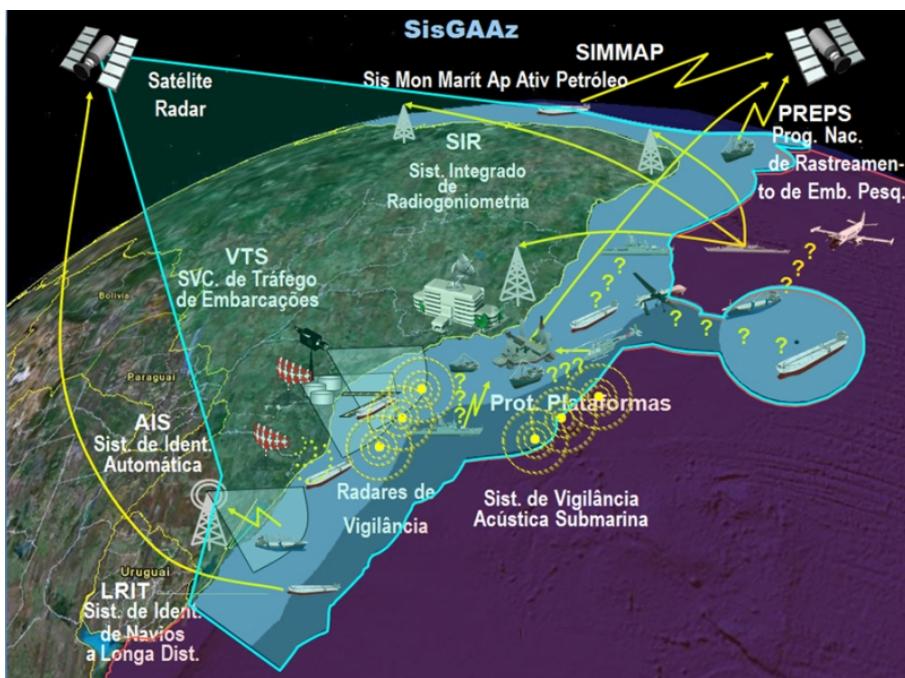
O SisGAAz (figura 10), considerado um dos programas mais ambiciosos da MB, tem como objetivo geral desenvolver sistemas de monitoramento e controle das águas jurisdicionais brasileiras e das regiões de busca e salvamento sob responsabilidade do país. O projeto prevê a utilização de satélites, radares e equipamentos de sensoriamento submarino para monitorar as águas jurisdicionais, integrando redes de informação e de apoio à decisão e gerando benefícios, como maior segurança e eficiência da fiscalização e das operações de busca e resgate na Amazônia Azul (Brasil, 2016b, p. 60). Sua importância estratégica se dá pelo seu atendimento às diretrizes da END “na medida em que se organiza sob a égide do trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença”, aumentando a “capacidade de resposta a eventos que representam uma ameaça para a vida humana, segurança, economia e meio ambiente”<sup>35</sup>.

34. Projetos estratégicos da Marinha. Disponível em: <<http://defesa.gov.br/index.php/industria-de-defesa/paed/projetos-estrategicos/projetos-estrategicos-da-marinha-do-brasil>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

35. Projetos estratégicos da Marinha. Disponível em: <<http://defesa.gov.br/index.php/industria-de-defesa/paed/projetos-estrategicos/projetos-estrategicos-da-marinha-do-brasil>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

FIGURA 10

Sistemas e área de alcance do SisGAAz



Fonte: Brasil (2016b, p. 61).

Em desenvolvimento desde 2009, o sistema se divide em Sistema de Monitoramento da Amazônia Azul (voltado às atividades de prevenção e controle) e Sistema de Proteção da Amazônia Azul (voltado às atividades de defesa e reação). Por meio de sensores e sistemas específicos permitirá “a coleta de dados (monitoramento), a fusão e o processamento destes, produção de informação para apoio à decisão e finalmente a tomada de decisão para que os meios disponíveis possam atuar (proteção)” (Chaves Junior, 2013, p. 36).

O programa se divide em três fases principais: concepção, contratação e desenvolvimento. A fase de concepção foi concluída em janeiro de 2015 com a aprovação das três propostas apresentadas pelos consórcios participantes. De 2016 em diante, o programa deixou de ter data prevista para conclusão devido à situação econômica do país. Inicialmente, as fases de contratação e desenvolvimento estavam planejadas para durarem quatorze anos (Brasil, 2017).

A implementação do programa está dividida em quatro módulos: *i*) abrange a área entre Santos e Vitória, tendo como foco as instalações de pesquisa e exploração de petróleo e gás natural, exigindo alto nível de precisão; *ii*) compreende a foz do rio Amazonas; *iii*) englobará o litoral da região Sul até a região Nordeste; e *iv*) abrangerá

as águas fluviais interiores. Segundo a END, as áreas cobertas pelos dois primeiros módulos “merecem atenção especial, do ponto de vista da necessidade de controlar o acesso marítimo ao Brasil” (Brasil, 2016b, p. 26). Em sua plenitude, o SisGAAz possibilitará a “obtenção de dados, o seu processamento, a apresentação ordenada desses dados e (...) apoio à decisão”, visando o “controle dos acontecimentos no ambiente marítimo”, representando “o passo inicial para o efetivo controle de Amazônia Azul” (Chaves Junior, 2013, p. 43). É importante ressaltar que “o SisGAAz é considerado e definido pela MB como um sistema de defesa (...) estratégico para a defesa nacional, (...), cuja descontinuidade provocará dano significativo às atividades da MB”.<sup>36</sup> Contudo, apesar da importância atribuída ao programa, este foi reformulado a partir de novembro de 2015 por motivos de ordem orçamentária.<sup>37</sup>

Esse é, inclusive, um dos principais desafios enfrentados atualmente pelos programas estratégicos da MB (e das demais Forças): o risco de descontinuidade devido à falta de recursos orçamentários. O contingenciamento do orçamento enfrentado por diversas pastas do governo federal tem sido especialmente difícil para a Defesa, trazendo consequências sérias em curto, médio e longo prazos para as Forças Armadas. Nesse sentido, a Marinha tem priorizado o seu programa de desenvolvimento de submarinos, fazendo com que outros programas estratégicos como o SisGAAz e o PROSUPER-1 se encontrem bastante atrasados. Em curto e médio prazos, os efeitos de tal contingenciamento comprometem a capacidade de atuação da Armada por privá-la de seus meios de atuação, prejudicando, consequentemente, sua capacidade de atuar na vigilância e na proteção da Amazônia Azul e de suas áreas estratégicas.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A imensidão da fronteira marítima, a chamada Amazônia Azul, representa grandes oportunidades e desafios ao Estado e à sociedade brasileira. Suas riquezas naturais são vitais para o crescimento econômico e o desenvolvimento social do país. Ademais, a presença de grandes centros urbanos e de rotas de comércio internacional nessa área ressalta ainda mais sua importância estratégica. Contudo, sua distribuição ao longo de uma área geográfica vasta e aberta torna difícil sua vigilância e defesa por parte das autoridades nacionais. Proteger as riquezas e infraestruturas vitais à economia e à sociedade brasileira na fronteira marítima do país é tarefa central para o Estado como um todo, estando a consecução dessa tarefa dependente da aquisição e manutenção de sistemas e equipamentos apropriados por parte da MB. Seu adequado aparelhamento é essencial para garantir a soberania

36. SisGAAz – um projeto ambicioso. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/sisgaaaz/noticia/13964/SisGAAz-%E2%80%93-Um-projeto-ambicioso/>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

37. MB decide não decidir e interrompe programa. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/sisgaaaz/noticia/20727/EXCLUSIVO-SisGAAz-%E2%80%93-MB-Decide-nao-Decidir-e-Interrompe-Programa-/>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

da Amazônia Azul, algo fundamental para a exploração efetiva das potencialidades econômicas presentes nesta área vital em prol do desenvolvimento do país. Tal exploração, por sua vez, pode ser reinvestida no setor de Defesa, responsável por propiciar um ambiente seguro e estável para o desenvolvimento.

O controle da fronteira marítima brasileira engloba, necessariamente, dois aspectos distintos: a conclusão dos processos de delimitação jurídica das águas jurisdicionais do país, ou seja, o reconhecimento do pleito brasileiro de extensão da sua plataforma continental por parte das autoridades internacionais; e a obtenção, manutenção e operação de instrumentos adequados por parte da MB para o cumprimento de sua missão precípua e fundamental – a negação do uso do mar e das águas territoriais brasileiras por atores externos.

O primeiro aspecto se encontra em estágio consideravelmente avançado. A busca do reconhecimento internacional da plataforma continental estendida do Brasil já data de algumas décadas, tendo obtido avanços importantes. Resta permanecer com as negociações junto às autoridades internacionais, à espera de um resultado favorável ao país. Trata-se de esforço importante, porém, pouco custoso, exigindo, principalmente, empenho por parte do corpo diplomático e demais representantes competentes do governo brasileiro.

O segundo aspecto, porém, encontra-se em situação crítica. A dimensão dos programas voltados ao reaparelhamento das Forças Armadas é ambiciosa, e os recursos orçamentários a eles destinados são reduzidos, situação que vem se agravando nos últimos anos com a delicada situação econômico-financeira do país. No caso específico da MB, boa parte dos seus programas estratégicos (bem como os das demais Forças) se encontra atrasada e/ou paralisada devido aos cortes e aos contingenciamentos orçamentários determinados pelo governo federal com a eclosão da crise (os cronogramas de alguns projetos estão atrasados ou interrompidos devido a razões orçamentárias). Os efeitos dessa medida – ainda que esta seja importante para o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do país – podem ser bastante graves para a vigilância e defesa da Amazônia Azul. Mesmo com a obtenção do submarino nuclear a tempo (o que é pouco provável, dada a escassez de recursos), a MB se encontrará consideravelmente desfalcada sem os demais meios necessários para monitorar as águas jurisdicionais do país e negar o seu uso. É vital para o Brasil, portanto, que programas fundamentais, como o PROSUPER-1 e o SisGAAz, sejam mantidos, pois seu não cumprimento compromete a capacidade de atuação da MB, não só atualmente como também a médio e longo prazos.

Devido a sua importância ser estratégica e vital para o desenvolvimento do país, é indispensável que o Estado brasileiro emprenda todos os esforços necessários para assegurar a soberania nacional sobre a Amazônia Azul. Ainda que não se possa diminuir a importância dos instrumentos jurídico-institucionais voltados a esse fim, estes se tornarão inócuos sem as devidas capacidades materiais basilares para

assegurar a defesa da região. A consecução bem-sucedida dos programas estratégicos da MB está, portanto, no centro dessa questão, devendo-se manter em mente os objetivos de médio e longo prazos, bem como os efeitos danosos de possíveis não priorizações para o futuro do país.

## REFERÊNCIAS

- ARRUDA, R. G. **Amazônia Azul**: um patrimônio a ser defendido. 2014. Monografia (Graduação) – Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (Caepe), Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2014.
- BRASIL. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, p. 57, 4 jan. 1993. Seção 1.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. **Diário Oficial da União**, Brasília, p. 9199, 23 jun. 1995. Seção 1.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 4.810, de 19 de agosto de 2003. Estabelece normas para a operação de embarcações pesqueiras nas zonas brasileiras de pesca, alto-mar e por meio de acordos internacionais, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, p. 28, 20 ago. 2003. Seção 1.
- \_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília: Ministério da Defesa, 2012.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 8.400, de 4 de fevereiro de 2015. Estabelece os pontos apropriados para o traçado da Linha de Base do Brasil ao longo da costa brasileira continental e insular, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, p. 4, 5 fev. 2015. Seção 1.
- \_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**: versão sob apreciação do Congresso Nacional. Brasília: Ministério da Defesa, 2016a.
- \_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa/Estratégia Nacional de Defesa**: versão sob apreciação do Congresso Nacional. Brasília: Ministério da Defesa, 2016b.
- \_\_\_\_\_. **Boletim de exploração e produção de petróleo e gás natural**. ed. 49. Brasília: Ministério de Minas e Energia, maio 2016c. Disponível em: <<http://www.mme.gov.br/documents/10584/4950505/Boletim+de+Explora%C3%A7%C3%A3o+e+Produ%C3%A7%C3%A7%C3%A3o+de+Petr%C3%B3leo+e+G%C3%A3o+C3%A1s+Natural+N%C2%BA+49+-+Maio/361a7219-f2bd-4226-b1bc-c5da2b785498>>.

\_\_\_\_\_. EMA-418 Portfólio Estratégico da Marinha. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2017.

CHAVES JUNIOR, S. F. de A. **Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz)**: o passo inicial para o efetivo controle da área marítima brasileira. 2013. Monografia (Graduação) – Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (Caepe), Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2013.

FIGUEIRÔA, C. S. B. **Limites exteriores da plataforma continental conforme o direito do mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. 381 p.

ISA – INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY. Non-living Resources of the Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles: Speculations on the Implementation of Article 82 of the United Nations Convention of the Law of the Sea. **ISA Technical Study**, Kingston, n. 5, 2010.

LIMA, S. E. M. Apresentação. In: BEIRÃO, A. P.; PEREIRA, A. C. A. (Org.). **Reflexões sobre a convenção do direito do mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. p. 5-11.

MATTOS, A. M. Os novos limites dos espaços marítimos nos trinta anos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. In: BEIRÃO, A. P.; PEREIRA, A. C. A. (Org.). **Reflexões sobre a convenção do direito do mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. p. 21-66.

MOURA NETO, J. S. de. Prefácio. In: BEIRÃO, A. P.; PEREIRA, A. C. A. (Org.). **Reflexões sobre a convenção do direito do mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. p. 15-20.

### **SITES CONSULTADOS**

Defesa Aérea e Naval. Disponível em: <[www.defesaaereanaval.com.br](http://www.defesaaereanaval.com.br)>.

Defesa Net. Disponível em: <[www.defesanet.com.br](http://www.defesanet.com.br)>.

Marinha do Brasil. Disponível em: <[www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br)>.

Ministério da Defesa. Disponível em: <[www.defesa.gov.br](http://www.defesa.gov.br)>.

Palácio do Planalto. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br/>>.

Poder Naval. Disponível em: <[www.naval.com.br](http://www.naval.com.br)>.

Tecnodefesa. Disponível em: <<http://tecnodefesa.com.br/>>.