

O FUTURO DO BRASIL ESTÁ NO MAR

É com grande satisfação que a Revista do Clube Naval recebe o Almirante de Esquadra Wladmilson BORGES de Aguiar para discorrer sobre a Diretoria-Geral de Navegação (DGN), Órgão de Direção Setorial da Marinha do Brasil (MB) criado em 18 de junho de 1968 com o propósito de contribuir para o preparo e a aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo no tocante às atividades relacionadas com os assuntos marítimos, à segurança da navegação, à hidrografia, à oceanografia e à meteorologia, constituindo importante instrumento para o Comandante da Marinha (CM) na sua atuação como Autoridade Marítima Brasileira.

RCN • A Lei Complementar nº 97, de 1999, confere atribuições subsidiárias à Marinha do Brasil que impactam as atividades no mar e nas águas interiores, o que confere ao CM a designação de Autoridade Marítima. Como a DGN conduz essas atividades e qual sua contribuição para o desenvolvimento do País?

ALMIRANTE BORGES • As atribuições subsidiárias da MB, insculpidas na Lei Complementar nº 97/99, estão relacionadas ao controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que concerne à Defesa Nacional; à promoção da segurança da navegação aquaviária; à contribuição na formulação de políticas nacionais que digam respeito ao mar; e à fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar e águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo federal ou estadual.

A DGN possui duas Diretorias Especializadas (DE) subordinadas: a Diretoria de Portos e Costas (DPC) e a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), que contribuem para a consecução das atividades subsidiárias em epígrafe.

Dessa forma, é possível destacar a contribui-



ção da DGN para a aplicação do Poder Naval e para a consolidação e incremento do Poder Marítimo relacionada aos seguintes assuntos:

- segurança da navegação, incluindo a normatização da Autoridade Marítima, o Ensino Profissional Marítimo e o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA);
- salvaguarda da vida humana no mar e nas águas interiores;
- prevenção da poluição hídrica por embarcações e instalações de apoio marítimo;
- preservação do ambiente marinho; e
- ações de hidrografia, oceanografia, meteorologia marinha e auxílios à navegação.

RCN • A História do Brasil mostra a importância do Poder Naval na conquista, defesa e expansão do território. Recentemente, a fronteira leste foi ampliada, graças ao trabalho dos “Bandeirantes das Longitudes Salgadas”,

que “conquistaram” a Amazônia Azul. Como foi essa “conquista” e o que representa para o Brasil?

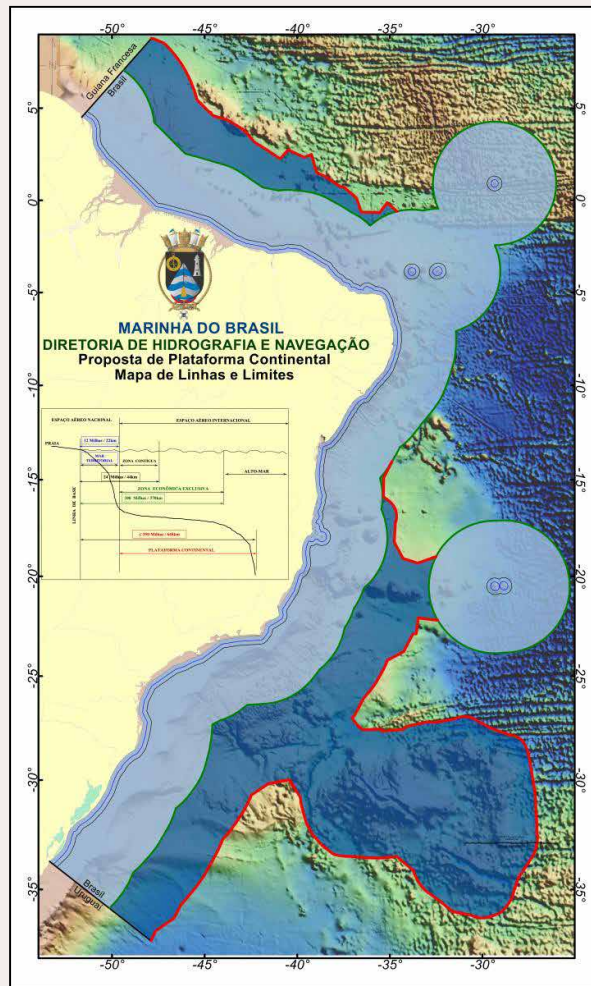
ALMIRANTE BORGES • Essa conquista se deu por meio do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), instituído pelo Decreto nº 98.145/1989, com o propósito de determinar o limite exterior da Plataforma Continental Brasileira, além das duzentas milhas marítimas, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

Sob a coordenação da Comissão Intermunicipal para os Recursos do Mar (CIRM), as atividades foram desenvolvidas pela DHN, PETROBRAS e comunidade científica brasileira. Na primeira fase de aquisição de dados, concluída em novembro de 1996, da qual participaram quatro navios da MB, foram coletados cerca de 330.000 km de perfis sísmicos, batimétricos, magnetométricos e gravimétricos ao longo de toda a extensão da margem continental brasileira.

O Brasil depositou sua primeira proposta de extensão da Plataforma Continental junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Organização das Nações Unidas (ONU) em 2004. As recomendações da CLPC foram favoráveis à quase totalidade da área reivindicada, uma região equivalente à soma das áreas dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Do total aproximado de 960 mil km² de área reivindicada, a CLPC não concordou com cerca de 190 mil km². Teve início então a segunda fase do LEPLAC, quando cinco navios foram empregados na aquisição de, aproximadamente, 440.000 km² de perfis de dados. Para a elaboração dessa proposta revista, a margem continental brasileira foi dividida em três áreas distintas: Região Sul, Margem Equatorial e Margem Oriental/Meridional.

A proposta da Região Sul, inserida em parte da Margem Meridional, foi encaminhada à ONU em abril de 2015 e apresentada à Comissão de Limites em 25 de agosto de 2015. Em março de 2019, a CLPC aprovou na sua totalidade o Limite Exterior proposto pelo Brasil relativo a essa submissão, incorporando à nossa Plataforma Continental uma área de cerca de 170.000 km². Foi uma vitória preliminar importantíssima dos nossos “Bandeirantes das Longitudes Salgadas” para incorporação total da Amazônia Azul.

A proposta da Margem Equatorial foi apre-



Proposta para Plataforma Continental Brasileira

sentada em 8 de março de 2018. Sua análise foi em agosto de 2019 e, em função da pandemia da COVID-19, desde fevereiro de 2020 encontra-se paralisada.

A proposta da Margem Oriental/Meridional, incluindo a elevação de Rio Grande (ERG), foi encaminhada à ONU em 7 de dezembro de 2018 e, com o atraso decorrente da paralisação da análise da Margem Equatorial, possivelmente será apreciada a partir de 2024. Com a inclusão da ERG nessa submissão, a Amazônia Azul passa a ter cerca de 5,7 milhões de km², 67% do território terrestre. Assemelha-se à Amazônia Verde em dimensão e riqueza da biodiversidade.

Essa conquista tornou-se possível porque esses “Bandeirantes das Longitudes Salgadas” têm desbravado técnica e cientificamente nossos mares com competência, representando inúmeras oportunidades e riquezas para as futuras gerações e desafios relevantes que denotam a importância em defender tanto nossa soberania

Farol de Santa Marta, Laguna (SC)

bem como a biodiversidade marinha.

Fruto dessa experiência, o Brasil tem capacitação técnica ímpar no estabelecimento de limites no mar e já atuou na área internacional de cooperação técnica assessorando outros estados costeiros no estabelecimento do limite exterior de suas plataformas continentais.

RCN • Estamos no ano do Bicentenário da Independência do Brasil, processo que iniciou com a vinda da Família Real para o Brasil em 1808, quando o Príncipe Regente decretou importantes medidas, como a Abertura dos Portos às Nações Amigas e a permissão para instalação de manufaturas, marcando, assim, o início da nossa “independência comercial e industrial”. Que lições podem ser tiradas daquele episódio para os dias de hoje?

ALMIRANTE BORGES • A Abertura dos Portos Brasileiros às Nações Amigas em 1808 constituiu um marco importante no processo de independência econômica do Brasil colonial, com o enfraquecimento do jugo econômico português. A importação direta de manufaturas, sem a participação da metrópole, possibilitou a diversificação dos produtos aqui comercializados e contribuiu de forma decisiva para que o Brasil promovesse um gradativo desenvolvimento econômico.

Dono de um litoral de extensões continentais, o Brasil considera o modal marítimo estratégico e vem progressivamente evoluindo no seu desenvolvimento para torná-lo cada vez mais eficiente. Responsável por um movimento de cerca de 95% das trocas com o exterior e movimentando, em média, 293 bilhões de reais por ano, o modal marítimo vem consolidando sua posição como grande alavanca do comércio nacional.

Não há como se dissociar o comércio marítimo do seu “par casado”, ou seja, o “terminal portuário”, que representa a porta de entrada e de saída de produtos manufaturados e de insumos que, em conjunto com toda infraestrutura que o suporta, contribui diretamente para projetar nossa imagem no cenário mundial como potência em crescimento. Durante a COVID-19, o serviço prestado pelos “terminais portuários” foi definido como “essencial”, explicitando o papel estratégico dessa atividade, que manteve o abastecimento do mercado interno e escoou a produção, permitindo que a economia se man-



Foto de Joel Colman

tivesse nos trilhos do crescimento.

Assim, as lições que podemos extrair daquele episódio em 1808 se referem à importância da existência de um Poder Marítimo forte, disponível, confiável e de alto desempenho, para assegurar ao País as condições fundamentais para o desenvolvimento de um comércio marítimo pujante. Ao longo desses mais de duzentos anos, os “portos brasileiros” consolidaram sua posição estratégica e fizeram com que a sociedade brasileira, mirando o horizonte, enxergasse no Poder Marítimo o rumo de seu desenvolvimento.

RCN • Uma das atribuições da DHN é contribuir para a pesquisa científica em nossas águas. Outras atribuições são a cartografia náutica, a meteorologia marinha e os auxílios à navegação. Como o DGN vê as prioridades na alocação de recursos de toda ordem para essas distintas atribuições, ou seja, de contribuir e de realizar o esforço principal?

ALMIRANTE BORGES • A produção e divulgação de informações de segurança da navegação e do ambiente marinho são, sucintamente, a tarefa da DHN, o que se alinha ao seu propósito, devidamente citado neste questionamento.

Em razão das restrições orçamentárias, foram estabelecidas novas parcerias estratégicas e revisados antigos convênios com diversos setores da sociedade visando um incremento de recursos financeiros. Neste sentido, considera-se uma grande oportunidade a Lei nº 9.966/2000 (Lei do Óleo), que criou um fundo que destina recursos para projetos de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D). De acordo com a Resolução nº 30, da Agência Nacional do Petróleo (ANP), esses recursos destinam-se à construção de infraestrutura de P&D ou em pesquisa aplicada, e podem ser utilizados nas atividades do Setor de Navegação.

to de negócios e parcerias no País.

RCN • Como o conceito Economia Azul se aplica ao caso brasileiro?

ALMIRANTE BORGES • Trata-se de um conceito que vem sendo amplamente empregado por diversos países e organizações internacionais e traz reflexões sobre a contribuição dos oceanos à economia e a necessidade de garantir a sustentabilidade ambiental e ecológica dos espaços marítimos. Se, por um lado, essa dinâmica instrumenta o uso dos recursos vivos e não vivos em benefício do desenvolvimento, por outro, provoca crescente preocupação com a saúde dos oceanos, principalmente para assegurar que as futuras gerações também possam usufruir os recursos neles existentes. De forma simples, a Economia Azul pode ser definida como a Economia do Mar sustentável.

De acordo com o relatório da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), de 2016, anterior à pandemia da COVID-19, os oceanos representam a sétima maior economia do mundo e estima-se que o valor gerado pela indústria oceânica mundialmente poderia dobrar de 1,5 trilhão de dólares em valor agregado global em 2010 para três trilhões em 2030. Em particular, a aquicultura marinha, a pesca, o processamento de pescado, as atividades marítimas portuárias e eólicas *offshore* foram vistas como as de maior potencial para o crescimento.

O Brasil é um país de vocação marítima. Dos mares retiramos cerca de 97% do petróleo, 80% do gás natural e 45% do pescado produzidos no País. Pelas rotas marítimas, escoamos mais de 95% do comércio exterior brasileiro. O Brasil já tem resultados significativos nos setores mencionados e pode consolidar posição nos setores emergentes relacionados ao mar classificados pela OCDE, por exemplo, aquicultura, energia eólica *offshore*, biotecnologia marinha, produtos e serviços marítimos de alta tecnologia, navios autônomos etc.

Conforme estudo da Dra. Andrea Carvalho (FURG), o PIB do Mar no Brasil corresponde a quase 20% do PIB nacional, considerando os municípios defrontantes com o mar, em 2015. Em agosto de 2021, foi criado, no âmbito da CIRM, o Grupo Técnico “PIB do Mar”, sob coordenação do Ministério da Economia, para, entre suas competências, definir o conceito de Economia Azul ou Economia do Mar para o Brasil e mensurar o PIB do Mar, visando

ao acompanhamento estatístico regular de sua evolução no País.

Frente aos efeitos da pandemia de COVID-19, fica mais evidente o papel estratégico dos setores da Economia Azul na retomada do crescimento e da recuperação econômica brasileira.

RCN • O Brasil foi descoberto pelo mar e tem no mar inestimável fonte de riquezas, valiosa herança que precisa ser assegurada às futuras gerações, implicando elevado grau de conscientização sobre a importância do Poder Marítimo. Como a DGN tem contribuído para desenvolver esse elemento intangível, a mentalidade marítima brasileira?

ALMIRANTE BORGES • Primeiramente, deve-se compreender que a mentalidade marítima consiste no grau de conscientização da sociedade e dos decisores governamentais sobre a importância do Poder Marítimo e de seus elementos constituintes para a vida da Nação, bem como o sentimento de pertencimento dos homens e mulheres do mar à comunidade marítima brasileira, cuja interação sinérgica favorece a ampliação desse poder em prol dos interesses nacionais.

Visando promover a mentalidade marítima, a DGN tem realizado, por meio das Capitania, Delegacias e Agências do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, ações cívico-sociais de conscientização sobre importância da manutenção dos mares e rios seguros e limpos, contribuindo para a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica por embarcações, além da conscientização de que as medidas adotadas em terra concorrerão para o fomento sustentável da economia do mar e a preservação da Amazônia Azul. Também junto ao SSTA, a DGN apoia o Movimento Escoteiro do Mar e demais projetos





Ensino Profissional Marítimo em comunidades indígenas

de educação náutica da juventude que tenham o mar como caminho e o barco como instrumento de educação, e apoia o Projeto Navegar (PROFESP), disseminando a cultura dos esportes náuticos como instrumento de socialização e de despertar para a consciência marítima da juventude.

O Ensino Profissional Marítimo é um grande contribuinte para a disseminação da mentalidade marítima, com cursos de formação de aquaviários que permitem o ingresso na Marinha Mercante, abrangendo, ainda, o Ensino Portuário e de atividades correlatas.

Esta Diretoria-Geral planeja a elaboração de um livro intitulado provisoriamente “Economia Azul como Vetor do Desenvolvimento Nacional”, que propiciará uma comunicação objetiva e científica sobre o tema junto à sociedade, especialmente no período em que estamos inseridos (2021-2030), denominado, segundo a ONU, como a “Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável”, mais conhecida como a Década do Oceano. O lançamento será em 16 de novembro de 2022, Dia Nacional da Amazônia Azul, data em que entrou em vigor, em 1994, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

A DGN participa do “Comitê Executivo para a Promoção da Mentalidade Marítima” (PROMAR) e do “Comitê Executivo Desenvolvimento Sustentável – ODS 14 e a Década do Oceano”, ações advindas do Décimo Plano Setorial para os Recursos do Mar (X PSRM), da CIRM. O PROMAR tem o objetivo de fortalecer o interesse da população pelo mar, por meio de projetos, atividades e parcerias que abordam a conservação e o uso racional e sustentável dos

recursos do oceano, nossa Amazônia Azul. O Comitê Desenvolvimento Sustentável, coordenado pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI), contribuirá para a conscientização social sobre o ODS 14, que se refere a conservar e usar sustentavelmente os oceanos, mares e os recursos marinhos, como também para que a sociedade se engaje nas atividades afetas à Década do Oceano.

RCN • Alcançar o topo da carreira naval, servindo em diferentes segmentos da Marinha, confere ao senhor uma gama de vivências e conhecimentos que representam valiosos ensinamentos aos oficiais mais jovens. Que palavras o senhor pode dirigir a esses oficiais, para que busquem participar das atividades do Setor DGN ao longo de suas carreiras?

ALMIRANTE BORGES • A carreira naval contempla diversas possibilidades, dentre as quais eu destaco o Poder Marítimo, projeção do Poder Nacional resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais.

Nesse contexto, se insere o propósito da DGN, o de contribuir para o preparo e aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo no tocante às atividades relacionadas aos assuntos marítimos, à segurança da navegação, hidrografia, oceanografia e à meteorologia.

Portanto, é incontestável a forte relação entre a MB, os órgãos do governo, a comunidade marítima, as universidades e as instituições de pesquisa. Nesse sentido, faz-se necessário manter uma sólida cooperação voltada às atividades de desenvolvimento do País nas mais diversas áreas, entre elas: estudo e pesquisa relacionados à utilização e exploração dos mares e rios, biologia marinha, ciências geofísicas, desenvolvimento da Economia Azul, prevenção da poluição hídrica, habilitação e qualificação do pessoal da Marinha Mercante, salvaguarda da vida humana no mar e aprimoramento da sinalização náutica.

Assim, concito a todos os oficiais conhecerem e servirem no Setor de Navegação, aproximando-se da sociedade civil e nela despertando a necessidade de garantir a proteção e preservação da Amazônia Azul.

Por fim, gostaria de deixar a mensagem que “O futuro do Brasil está no mar”. ■