

A PARTICIPAÇÃO AMAZÔNICA NA ECONOMIA DO MAR DO BRASIL: UMA ANÁLISE DAS ATIVIDADES RELACIONADAS A PORTOS E DEFESA

Thauan Santos¹
Arthur César de Souza Fontes²

RESUMO

O conceito de Economia do Mar é abrangente e envolve diversas atividades econômicas afetas ao mar, como pesca, portos e defesa. Os estudos realizados sobre a Economia do Mar concentram-se majoritariamente no ambiente marítimo. Porém, no Brasil, as hidrovias desenvolvem atividades econômicas semelhantes àquelas do ambiente marítimo e também agregam valor à economia do país. Dentre as hidrovias brasileiras, destacam-se as da região amazônica, por serem as mais extensas e possuírem portos bem estruturados. Assim, este trabalho objetiva destacar a importância desse modal de transporte para o Brasil, ampliando a percepção de Economia do Mar. A abordagem quali-quantitativa analisa duas atividades econômicas: “portos”, em termos de movimentação de cargas, e “defesa”, focada na estrutura e atividades da Marinha do Brasil (MB) nas hidrovias amazônicas. As atividades de pesca, transporte de passageiros e turismo também são exploradas, ainda que não sejam o foco desta pesquisa. Após a análise, verificase que os portos das hidrovias amazônicas são relevantes, porque movimentam mais cargas do que alguns portos litorâneos de outras regiões. Ademais, observa-se que a MB está estruturada de modo a possibilitar a execução de tarefas importantes para a região, o que a torna relevante para o cômputo da economia do Brasil.

Palavras-chave: Economia do Mar. Hidrovias. Portos.

¹ Doutor. Escola de Guerra Naval (EGN). Rio de Janeiro (RJ), Brasil. E-mail: santos.thauan@gmail.com / Orcid: <http://orcid.org/0000-0002-4001-4322>

² Mestrando. Escola de Guerra Naval (EGN). Rio de Janeiro (RJ), Brasil. Email: arthur.fontes@marinha.mil.br / Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-8824-0890>

INTRODUÇÃO

O Brasil é um país de dimensões continentais, com mais de 8,5 milhões de km² de superfície. Só de litoral são mais de 7 mil km e, provavelmente por isso, a economia do país está intimamente relacionada ao mar. Segundo Carvalho (2018), cerca de 19% do PIB nacional advém da Economia do Mar. No Brasil, porém, por suas características geográficas, as hidrovias são importantes porque desenvolvem atividades econômicas semelhantes àquelas do ambiente marítimo e, por tal razão, também agregam valor à economia do país, principalmente as hidrovias amazônicas, por serem as mais extensas e possuírem portos bem estruturados.

A gama de atividades associadas à Economia do Mar é ampla e abrange, entre outras: pesca, turismo, transporte marítimo, construção naval, portos, extração de petróleo e defesa. Neste artigo, selecionamos duas dessas atividades para permitir uma análise mais detalhada das informações e dos dados:

a) Portos, por estar bem regulada e quantificada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e, assim, possibilitar uma comparação de dados com razoável grau de acuracidade; e

b) Defesa, com foco na estrutura e nas atividades da Marinha do Brasil (MB), por ser, segundo a Política Nacional de Defesa (PND), a instituição responsável pela regulamentação, fiscalização e, principalmente, pela segurança do ambiente hidroviário.

Assim, o objetivo deste trabalho é destacar a importância do transporte hidroviário da região amazônica para a economia do Brasil e ampliar a percepção de Economia do Mar. A abordagem quali-quantitativa da pesquisa analisará a atividade “portos” em termos de movimentação de cargas, e a atividade “defesa”, focada na estrutura e nas atividades da Marinha do Brasil (MB) nas hidrovias amazônicas. As atividades de pesca, transporte de passageiros e turismo também são exploradas, ainda que não sejam o foco desta pesquisa, para evidenciar o quão similares são as atividades econômicas realizadas no litoral e na Amazônia.

Esta pesquisa está dividida em cinco seções, além desta breve introdução. A primeira tratará especificamente do conceito de Economia do Mar, segundo alguns autores brasileiros, além de identificar como Estados Unidos da América (EUA), Reino Unido, Portugal, Irlanda, Austrália e França entendem o conceito. Ainda nesta seção é realizada uma rápida apresentação do potencial hidroviário brasileiro, com base

em informações oficiais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), bem como do volume de cargas movimentadas em seus portos, segundo informações obtidas junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

A segunda seção tratará de fazer, inicialmente, uma pesquisa bibliográfica e documental no próprio DNIT e no Ministério da Infraestrutura sobre as hidrovias brasileiras, de modo a apresentar uma visão geral desse modal de transporte de cargas e passageiros no Brasil, com foco nas características das hidrovias da região Norte (N). Em seguida, com base em dados da ANTAQ, apresentará a distribuição de portos e terminais privados por região geográfica e como essa estrutura está conectada com a sistemática de transporte intermodal, que garante a manutenção do fluxo logístico de produtos por todas as regiões do país.

Na terceira seção, a análise será baseada em dados quantitativos, coletados do anuário estatístico da ANTAQ, tendo 2019 como ano-base. Nesta seção, serão relacionados todos os portos e terminais da região amazônica e analisadas as movimentações de cargas dessas instalações, em comparação com aquelas das demais regiões do Brasil, a fim de verificar a relevância da infraestrutura existente na região amazônica e sua inclusão no cômputo da Economia do Mar.

A atividade de defesa será analisada na quarta seção. Aqui, também será realizada uma pesquisa documental em publicações do Ministério da Defesa (MD), a fim de analisar quantitativamente o número de Organizações Militares (OM) e navios existentes da Marinha do Brasil (MB) em cada uma das regiões brasileiras, visando a verificar se as estruturas são equivalentes. O foco na MB se baseia no fato de que ela é a Força Armada responsável por garantir a condição de segurança, por meio da atividade de defesa, ao longo de todo o processo do transporte marítimo (e hidroviário), cujo espectro de tarefas abrange desde a elaboração de políticas marítimas nacionais até a efetiva defesa de instalações portuárias e proteção e controle das linhas de comunicações marítimas, das quais as hidrovias fazem parte. Em continuidade, com base em informações da própria MB, serão apresentadas algumas das atividades desempenhadas pela MB na região Norte do país, sejam elas finalísticas ou subsidiárias, mas que contribuem, direta ou indiretamente, para o desenvolvimento da região, a defesa da soberania territorial e a proteção do entorno estratégico brasileiro.

A quinta e última seção abordará outras atividades relevantes da Economia do Mar, que também são importantes para a região amazônica

e contribuem para o desenvolvimento do transporte hidroviário, pois se utilizam de sua estrutura. Essa seção tratará, então, da pesca, abordando números da produção da região, com base em informações extraídas da Associação Brasileira de Piscicultura e da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA); da utilização do transporte de passageiros no Norte do país, com dados coletados dos Ministérios dos Transportes e da Infraestrutura, além da ANTAQ; e da atividade de turismo, com apresentação do Mapa do Turismo, elaborado pelo Ministério do Turismo, em que consta a categorização dos municípios turísticos brasileiros, para, em um processo de comparação, entender a importância dessa atividade para a Amazônia.

O CONCEITO DE ECONOMIA DO MAR

Dois terços da superfície terrestre são cobertos por água e grande parcela da população mundial vive em áreas costeiras e litorâneas, mas pouco se conhece sobre as riquezas e os potenciais associados ao Mar. Diante desse fato, surge o conceito de Economia do Mar, que é complexo e interdisciplinar e, em linhas gerais, tem como objetivo estudar o uso e a riqueza dos recursos naturais existentes nos mares e oceanos, a partir da análise de diferentes atividades econômicas, visando a garantir o desenvolvimento sustentável dessas regiões. Nesse contexto, a Economia do Mar pode ser dividida em “setores-chave”, associados a capacidades específicas de atividades ligadas ao mar, a saber: defesa, pesca e aquicultura, transporte marítimo e infraestrutura portuária, e recursos energéticos e minerais, por exemplo (SANTOS, 2019).

Para Nunes (2012), a Economia do Mar diz respeito ao conjunto de atores e setores que, tendo o mar como principal fonte de recursos, organizam-se de forma sistêmica – no modelo de “clusters³” marítimos – potencializando ao máximo, e de forma sustentável, o valor econômico e social para o país. Por sua vez, Albuquerque (2014) afirma que a Economia do Mar se caracteriza por um conglomerado de setores (“clusters”), interligados e independentes entre si, mas conectados diretamente ao mar, como fonte de atividade empresarial. Santos e Carvalho (2020) afirmam

³ Formar um “cluster” marítimo significa agrupar indústrias, empresas, instituições (governo, órgãos de classe, universidades), serviços e atividades ligadas à economia azul (economia do mar) para fomentar o desenvolvimento da área (Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/cluster-maritimo>. Acesso em: 01 maio 2020).

que a Economia do Mar é um conceito mais preciso, específico de cada país e limitado às atividades direta e indiretamente relacionadas aos mares, podendo se constituir uma política de desenvolvimento em determinados casos. Por sua vez, os autores definem que os “clusters” marítimos seriam uma espécie de modelo possível à promoção da Economia do Mar em si e que, embora tendam a aparecer espontaneamente, podem ser estimulados e suportados por meio de diferentes políticas públicas.

Para a Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC),

O setor Economia do Mar congrega os segmentos de Recursos Oceânicos, Indústria Naval, Alimentos do Mar, além de Portos e Transporte Marítimo. Os Recursos Oceânicos contemplam os produtos oriundos do mar, a preservação ambiental e os recursos minerais. No que se refere à Indústria Naval, esta abrange a construção náutica, construção naval e *offshore* e reparo naval. Da mesma forma, o segmento de Alimentos do Mar contempla a pesca, a aquicultura e o processamento do pescado, enquanto o último segmento se refere aos portos e aos transportes em ambiente marinho. (Disponível em: <http://www4.fiescnet.com.br/pt/component/content/article/9-pdic2022/183-economia-do-mar?tmpl=component&print=1&page=>. Acesso em: 26 maio 2020).

Carvalho (2018, p. 40) define a Economia do Mar como sendo as “atividades econômicas que apresentam influência direta do mar, incluindo aquelas que não têm o mar como matéria-prima, mas que são realizadas nas suas adjacências”. Em seu estudo, a autora mapeou como outros países definiram e delimitaram a Economia do Mar e delineou, nesses países, quais setores e respectivas atividades estão relacionadas ao mar, para que pudesse quantificar sua influência na economia nacional. Pesca, turismo, transporte marítimo, construção naval, portos, extração de petróleo e defesa são algumas dessas atividades.

Nos casos apresentados, o ambiente de estudo é o “Mar”, porção do oceano de água salgada, que faz limite com o continente em seu litoral. De exceção, Carvalho incluiu em seu conceito os municípios adjacentes ao mar, que não utilizam diretamente a matéria-prima do mar ou ofertam produtos para o mar, mas que sofrem reflexos dos municípios litorâneos, pois estão sujeitos a receber os impactos de políticas voltadas ao mar.

Consequentemente, a Economia do Mar desconsideraria as atividades econômicas que se desenvolvem em vias navegáveis interiores (hidrovias⁴).

Em âmbito global, essa tendência é mantida. Baseado na revisão realizada por Carvalho (2018), nos Estados Unidos da América (EUA), distingue-se economia costeira e economia oceânica, mas nenhuma das duas explora as vias de navegação interiores. A economia costeira é definida como toda a atividade econômica realizada em estados costeiros, já a economia oceânica consiste em toda a atividade econômica que advém, de todo ou em parte, dos mares (NOEP, 2016). No Reino Unido, de acordo com Pugh (2008), a economia do mar inclui as atividades que envolvem o trabalho no e com o oceano. Na Irlanda, Vega *et al.* (2014) afirma que a economia oceânica utiliza, direta ou indiretamente, o oceano como um meio de produção ou como qualquer atividade que produza algum meio de produção ou utilize um produto a partir de uma atividade específica do oceano em seu processo produtivo. Em Portugal, Economia do Mar é entendida como as atividades econômicas que utilizam, direta ou indiretamente, o mar (INE/DGPM, 2014). Na Austrália, Allen Consulting (2004) afirma que a contabilização da economia oceânica leva em conta a relação que o setor industrial apresenta com o ambiente marinho. Contudo, vale destacar que, dentre os países analisados, apenas a França considera, no cômputo da Economia do Mar, atividades como navegação de interior e obras fluviais, além daquelas diretamente relacionadas ao mar (GIRARD; KALAYDJIAN, 2014).

No caso do Brasil, detentor de uma malha hidroviária com 42 mil km em extensão, compostos por 21 mil km de rios navegáveis e 15 mil km de trechos potencialmente navegáveis⁵, é plausível inferir que a navegação nesse modal de transporte tenha algum peso na mensuração das atividades da Economia do Mar citadas acima, pois a maioria delas (portos, transporte, turismo, pesca e defesa, por exemplo) também está presente nesse tipo de navegação. O transporte hidroviário, por exemplo, é um dos modais logísticos de destaque no país, principalmente nos estados da região Norte (N).

A título de exemplo, o total de cargas transportadas em 2019 em vias interiores no Brasil somou 109.820.237 milhões de toneladas (cerca de

⁴ A hidrovia é uma via de navegação interior, com canal delimitado, sinalizado e com gabarito hidroviário mantido (Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/hidrovias>. Acesso em: 10 maio 2020).

⁵ Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/hidrovias>. Acesso em: 15 jun. 2020.

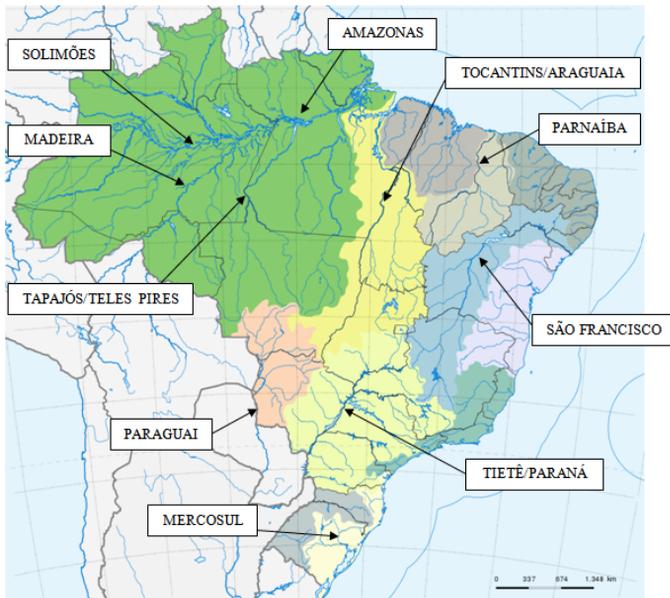
10% do total brasileiro), sendo 68 milhões apenas na Amazônia (ANTAQ, 2020). Em relação aos portos, destacam-se entre os que mais movimentaram cargas no Brasil em 2019 os portos das hidroviás da Amazônia: Vila do Conde, Santarém e Trombetas (no Pará), além de Osório, Chibatão, Manaus e Coari (no Amazonas), com movimentações de carga que superam alguns portos importantes do litoral oceânico, como Maceió, Natal, Recife e Cabedelo (ANTAQ, 2019).

Em termos didáticos e conceituais, parece pertinente separar a Economia do Mar da Economia de Hidroviás, ou, por outro lado, juntá-las em uma única categoria, como “Economia Hídrica” ou “Economia do Mar e dos Rios”. No entanto, trata-se, de fato, de uma questão de natureza conceitual. Importante é perceber que cada um dos ambientes, o marítimo e o interior, exerce influência no cômputo da economia nacional.

AS HIDROVIAS BRASILEIRAS

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) subdivide o país em dez hidroviás. São elas: Amazonas, Madeira, Mercosul, Paraguai, Parnaíba, São Francisco, Solimões, Tapajós/Teles Pires, Paraná/Tietê e Tocantins/Araguaia, conforme mostrado na Figura 1.

Figura 1 – Hidroviás brasileiras



Fonte: elaboração própria com base em DNIT (2019).

Dessas, duas estão no Nordeste (NE), uma no Centro-Oeste (CO), uma no Sul (S), uma no Sudeste (SE) e cinco estão na região amazônica: Amazonas, Madeira, Solimões, Tapajós/Teles Pires e Tocantins/Araguaia, sobre as quais passaremos a apresentar as principais características:

a) Hidrovia do Amazonas – é a principal via de transporte e escoamento de cargas do norte do país, responsável por cerca de 65% do total transportado na região (DNIT, 2018). Apresenta extensão de 1.646 km, atravessando as bacias dos rios Amazonas, Jatapu, Madeira, Negro, Paru, Tapajós, Trombetas e Xingu. É navegável em praticamente todos os seus afluentes, onde são realizados os deslocamentos de passageiros e praticamente todo o transporte cargas direcionados aos grandes centros regionais – Belém (PA) e Manaus (AM). A hidrovia permite a navegação de grandes comboios, com até 18 mil toneladas, mesmo durante a estiagem. A hidrovia é navegada por barcos de recreio, embarcações ribeirinhas, de turismo e lazer, balsas de cargas, balsas de derivados de petróleo e navios mercantes. São mais de 70 terminais e portos ao longo da hidrovia, pelos quais são transportados produtos regionais como borracha, castanha do Pará, madeira de lei e peles silvestres, derivados de petróleo, produtos agrícolas, grãos e minérios, celulose, bauxita e caulim (DNIT, 2018);

b) Hidrovia do Madeira – é a segunda hidrovia mais importante da região Norte, atrás apenas da hidrovia do Amazonas, da qual é um dos principais afluentes da margem direita. Dentre suas características, está o fato de ser o principal meio de escoamento da produção de grãos, como soja, milho e açúcar, provenientes das plantações de Mato Grosso. Também permite a navegação de grandes comboios, mesmo durante a estiagem. O rio é navegável durante todo o ano, permitindo o tráfego de comboios de barcas de carga com até 18 mil toneladas (DNIT, 2018). As principais cargas transportadas por essa hidrovia são: soja, milho, combustíveis, óleos minerais e produtos derivados (ANTAQ, 2019);

c) Hidrovia do Solimões – é uma continuidade da hidrovia do Amazonas, com extensão de 1.630 km e percorre as bacias dos rios Iça, Japurá, Juruá, Jutai, Negro e Purus. A infraestrutura hidroviária da região é constituída por vias de navegação em corrente livre e por trechos de rios canalizados, onde são realizados os deslocamentos de passageiros e transporte de cargas. A hidrovia do rio Solimões se desenvolve no sentido oeste-leste, da fronteira do Brasil até o município de Manaus (AM), na

região norte do país, e atravessa o território de 87 municípios nos estados do Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima (DNIT, 2018);

d) Hidrovia do Tapajós/Teles Pires – tem posição geográfica estratégica, interligando os grandes centros de produção agrícola brasileiros ao rio Amazonas e, conseqüentemente, ao oceano Atlântico. Possui 843 km de extensão até a confluência com os rios Teles Pires e Juruena, na divisa dos estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso. Sua foz, em Santarém (PA), está a 950 km de Belém (PA) e 750 km de Manaus (AM). Dentre suas principais características, está o fato de ser um importante corredor de transporte entre o Centro-Oeste e o Norte do país. Combinada com outros modais no Corredor Logístico Norte⁶, Eixo Tapajós terá capacidade de potencializar as atividades ligadas ao agronegócio e à produção de grãos no norte e centro-leste do Mato Grosso e sudoeste do Pará. Além de suportar o transporte de carga, a hidrovia tem capacidade de oferecer rotas alternativas para o escoamento da produção pelo centro-sul do país e, assim, descongestionar os outros modais de transporte e a infraestrutura portuária. A hidrovia é planejada para abranger todo o comprimento do rio, suportando a navegação de comboio com comprimento de 200 metros, com uma capacidade de carga de 7.500 toneladas por comboio. As principais cargas transportadas nessa hidrovia são: madeira, soja e farelo de soja, grãos, gêneros alimentícios e inflamáveis (DNIT, 2018);

e) Hidrovia do Tocantins/Araguaia – é uma das principais vias de transporte do corredor centro-norte brasileiro. Por estar localizada no cerrado, a maior região produtora de grãos do país, tem potencial para se transformar em uma das mais importantes vias de águas navegáveis do Brasil. É uma via navegável até a hidrovia do Amazonas, desde Barra do Garças (MT), no rio Araguaia, ou Peixe (TO), no rio Tocantins, até o porto de Vila do Conde, próximo a Belém (PA), privilegiadamente localizado em relação aos mercados da América do Norte, Europa e Oriente Médio. Possui

⁶ Os corredores estratégicos de desenvolvimento são lugares ou eixos onde se viabilizam negócios, por meio de investimentos e da constituição de mercados produtores e consumidores, servindo-se de um complexo feixe de facilidades econômicas e sociais. Entre as quais, salienta-se, em sua função indutora do desenvolvimento, a existência de um sistema viário adequado sob a forma de corredor de transportes. Esse sistema é composto de rotas modais e multimodais que viabilizam o transporte de cargas produzidas em sua área de influência. Usualmente, desde 1971, vem sendo denominado esse conjunto de rotas de transportes, com suas facilidades, de corredor de transporte, pois para ele convergem as movimentações ou fluxos que ali se processam ou entram e saem de sua área de influência, observando-se, nesse aspecto, que é perfeitamente plausível determinadas regiões pertencerem à área de influência de mais de um corredor (GEIPOT, 2002, p. 8).

potencial navegável em aproximadamente 3.000 km. A hidrovia tem vias navegáveis, terminais hidroviários e estruturas de transposição de nível, como as duas eclusas de Tucuruí. O Tocantins-Araguaia tem capacidade para comboios de 108 metros de comprimento. Já o trecho de 43 km do Pedral do Lourenço, que fica entre a Ilha da Bogéa e Santa Terezinha do Tauri, comporta comboios de 150 metros de comprimento. As principais cargas transportadas nessa hidrovia são: combustíveis, óleos minerais, soja e milho (ANTAQ, 2019).

Assim como ocorre com os principais portos marítimos, para que o fluxo da produção do interior do país possa escoar pelas hidrovias, é preciso que haja interação e integração desse modal com a malha ferroviária e rodoviária adjacente atual, de modo que as cargas possam alcançar o último porto nacional antes de deixar o país (no caso da exportação), ou possam chegar aos portos nacionais para serem entregues ao distribuidor do mercado brasileiro (no caso da importação). A existência desse modelo de transporte intermodal, além de assegurar o fluxo logístico de exportação e importação, desenvolve a infraestrutura do sistema hidroviário. Nesse contexto, segundo a ANTAQ, o Brasil possui 29 Portos Organizados (PO) e 126 Terminais de Uso Privativo (TUP), distribuídos pelas regiões geográficas conforme o **Quadro 1**.

Quadro 1 – Instalações portuárias por região

Região\Tipo de porto	PO	TUP
Sudeste (SE)	6	42
Nordeste (NE)	11	17
Sul (S)	7	23
Norte (N)	5	41
Centro-Oeste (CO)	0	3
TOTAL	29	126

Fonte: elaboração própria com base em ANTAQ (2020).

Esses números podem indicar algumas tendências do setor portuário brasileiro, como o elevado índice de privatizações e a preferência do governo por administrar Portos Organizados no litoral. Esse é um comportamento razoável, do ponto de vista econômico, pois é próximo ao mar onde estão localizados os maiores centros urbanos do país, as cidades

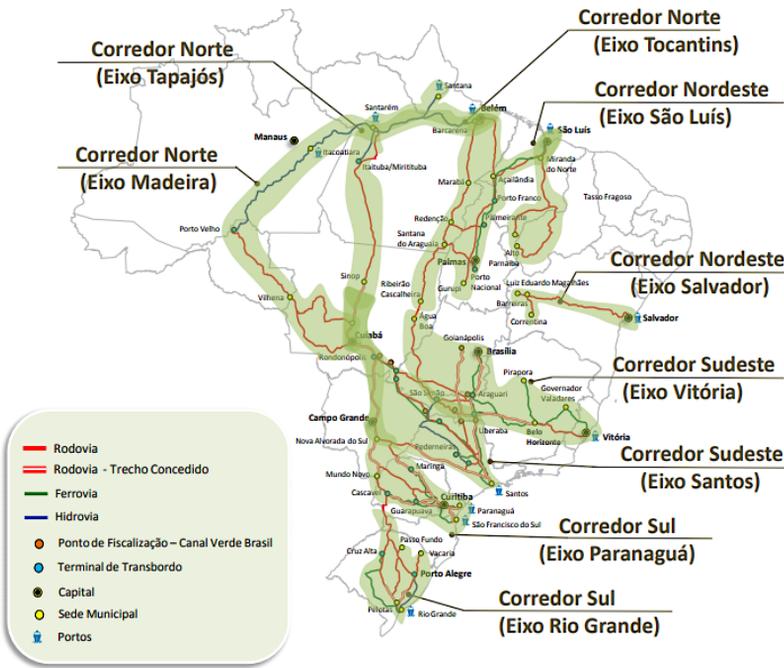
mais desenvolvidas e mais próximas da Europa, África, Ásia e Estados Unidos, destinos das principais Linhas de Comunicação Marítima (LCM) do comércio nacional. É, conseqüentemente, o local onde estão os maiores portos do país.

Porém, segundo a plataforma Comex Vis, dos dez maiores estados exportadores brasileiros, Pará (PA) e Mato Grosso (MT), estados não litorâneos, ocupam as quinta e sexta posições, respectivamente. Além disso, com exceção do petróleo, que é produzindo no mar, todos os outros produtos que completam a lista dos dez mais exportados pelo Brasil (soja, minério de ferro, celulose, milho, carne bovina, carne de frango, manufaturados, farelo de soja e café) são produzidos no interior do país e precisam ser transportados até o porto de carregamento (MDIC, 2020).

Por isso, o Ministério dos Transportes delimitou Corredores Logísticos Estratégicos, que são sistemas compostos de rotas modais e intermodais, de acordo com a malha de transportes atual, por meio dos quais convergem as movimentações de cargas do complexo de soja e milho, minério de ferro e gusa, veículos e cana de açúcar. É importante notar a existência de corredores logísticos na região Norte para todas as atividades destacadas, que operam utilizando-se da infraestrutura portuária da região.

No caso da soja e do milho, por exemplo (ver Figura 2), a produção da região Centro-Oeste (CO) do país é transportada em rodovias a partir de Cuiabá (MT), até Porto Velho (RO) ou Itaituba (PA), e depois, pelas hidrovias do Madeira, Tapajós, Tocantins e Amazonas, até os portos de Itacoatiara, Santarém, Santana ou Belém, por onde serão exportados (Ministério da Infraestrutura, 2017).

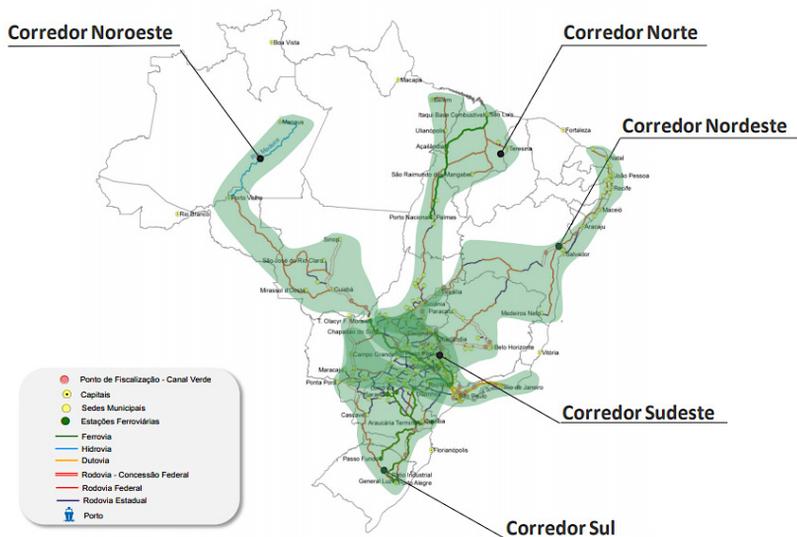
Figura 2. Corredor Logístico Estratégico de exportação de soja e milho



Fonte: Ministério da Infraestrutura (2017).

A exportação do minério de ferro produzido no interior do Pará (PA), por sua vez, antes de ser entregue no Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), para ser exportado, é transportado, a partir de Paraupébas (PA), por meio de ferrovias e rodovias, construídas especificamente para esse fim, conforme apresentado na Figura 3 (Ministério da Infraestrutura, 2018).

Figura 4. Corredor Logístico Estratégico do consumo interno de cana-de-açúcar



Fonte: Ministério da Infraestrutura (2018).

A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS DAS HIDROVIAS AMAZÔNICAS

A ANTAQ (2020) contabiliza 155 instalações portuárias do tipo PO ou TUP no Brasil, dos quais 47 (30%) pertencem à região Norte do Brasil e atendem às hidrovias amazônicas (ver Quadro 2).

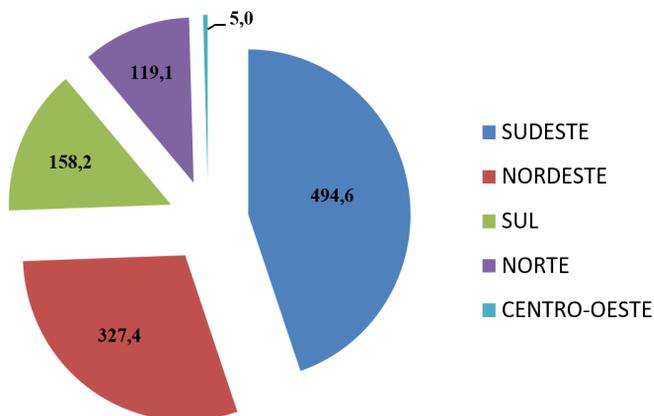
Quadro 2 – Instalações portuárias das hidrovias amazônicas (PO ou TUP)

Estado/ Tipo de Instalação Portuária	Pará (PA)	Amapá (AP)	Amazonas (AM)	Rondônia (RO)
PO	- Belém - Vila do Conde - Santarém	- Santana	-	- Porto Velho
TUP	- Trombetas - Vila do Conde - Juruti - Ponta da Montanha - Terfron - Murucupi - J.F.de Oliveira - Bertolini Belém - Bertolini Santarém - Caulim - Jari - Cra - Saint-Go-baisIcoaraci - Ipiranga Santarém - Crai - Miritituba	- Bertolini Santana	- Ocrim - J.F. de Oliveira - Chibatão Navegação - Porto Chibatão - Ibepear Manaus - Navecunha - Cimento Ven-cemos - Super Termi-nais - Moss - Brasil (TFB) - Osório - Aquaviário de Manaus - Aquaviário Solimões-Coari - Atem Manaus - Amazon Aço - Carinhoso - Ipiranga Ma-naus	- Porto-chuelo - Cargil - Aivel - Ipiranga - Atem Pvh - Belmont - Passarão - Fogás

Fonte: elaboração própria com base em ANTAQ (2020).

Apenas a região Sudeste possui mais portos que a região Norte, totalizando 48 portos. Porém, quando analisamos o volume total de cargas movimentadas no Brasil em 2019, a região Norte fica à frente apenas da região Centro-Oeste, com 10% do total nacional (ver Gráfico 1).

Gráfico 1 – Distribuição da movimentação de cargas pelos portos brasileiros em 2019, por região geográfica (em milhões de toneladas)



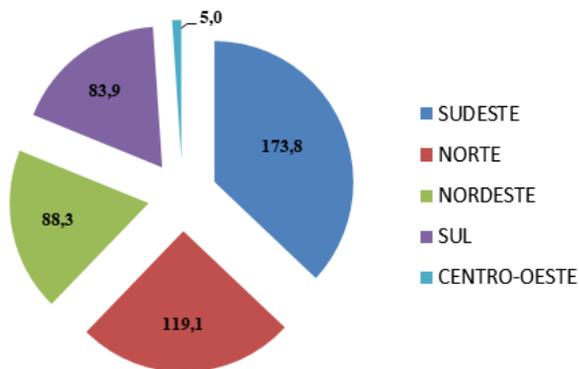
Fonte: elaboração própria com base em ANTAQ (2019).

Não restam dúvidas acerca do protagonismo dos portos marítimos no Brasil. Mas vale salientar que se trata de um “protagonismo concentrado”, pois cerca de 60% do total de cargas movimentadas nos PO e TUP brasileiros em 2019 utilizaram apenas dez (de um total de 155) instalações portuárias, todas localizadas em cidades litorâneas. São elas: Ponta da Madeira (MA), Santos (SP), Tubarão (ES), Angra dos Reis (RJ), Paranaguá (PR), Itaguaí (RJ), São Sebastião (SP), Rio Grande (RS), Itaqui (MA) e Suape (PE). Esse quantitativo representa apenas 6,5% do total das instalações portuárias brasileiras contabilizadas pela ANTAQ.

O total de cargas restante, cerca de 40%, foi movimentado nos demais 145 PO e TUP brasileiros. Desse montante, as 47 instalações portuárias da região N (32,4%) foram responsáveis por movimentar cerca de 10%, e o volume restante, que corresponde a 30% do total, foi movimentado nos demais 98 PO e TUP do país (67,6%), o que corresponde a mais que o dobro das instalações amazônicas. Trata-se de um dado interessante, pois evidencia o peso dos portos amazônicos em relação àqueles outros do litoral e das demais hidroviárias (ver Gráfico 2). Nesse contexto, ou seja,

se os dez principais portos brasileiros forem desconsiderados nessa nova análise, a região Norte movimentou em suas hidrovias, em 2019, 119 milhões de toneladas, o que significa um volume maior que todas as outras regiões do país, exceto a região Sudeste, que movimentou mais de 173 milhões de toneladas de cargas em 2019. Em termos percentuais, essa quantidade de carga movimentada na região Norte representa cerca de 25% do total do país.

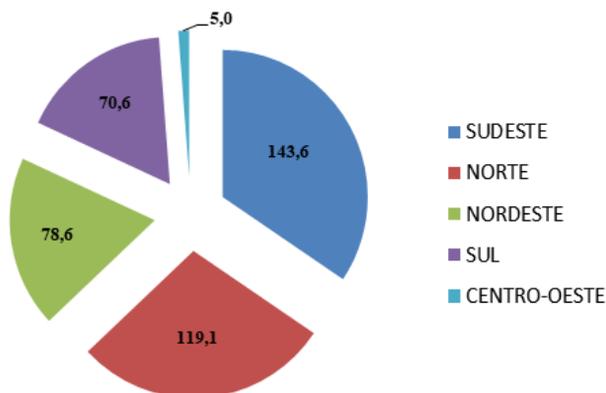
Gráfico 2 – Distribuição da movimentação de cargas pelos portos brasileiros em 2019, por região geográfica, excluindo-se a movimentação dos 10 maiores portos do Brasil (em milhões de toneladas)



Fonte: elaboração própria com base em ANTAQ (2019).

Seguindo o mesmo raciocínio, ou seja, excluindo a movimentação dos dez maiores PO ou TUP do Brasil, a análise agora vai considerar os dez principais PO ou TUP de cada região geográfica, a fim de mensurar e comparar a importância relativa dessas regiões no transporte de cargas do país. Dessa forma, a região Norte movimentou, em suas hidrovias, 119 milhões de toneladas de cargas, ficando mais uma vez atrás apenas da região Sudeste, que movimentou 143 milhões de toneladas, conforme mostra o Gráfico 3. Em termos percentuais, a movimentação de cargas nos PO e TUP da região Norte representa cerca de 28% do total do país.

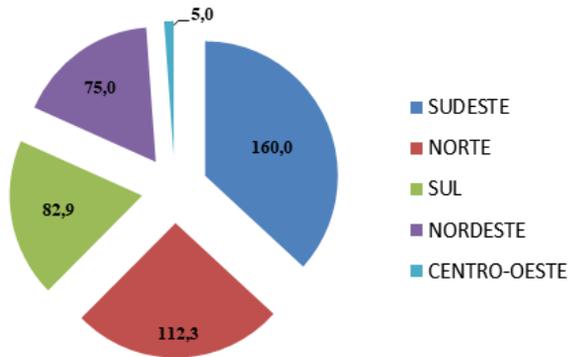
Gráfico 3 – Distribuição da movimentação de cargas pelos 10 principais PO ou TUP de cada região geográfica brasileira em 2019, excluindo-se a movimentação dos 10 maiores PO ou TUP do Brasil (em milhões de toneladas)



Fonte: elaboração própria com base em ANTAQ (2019).

Como última análise, desconsiderou-se, mais uma vez, os dez maiores PO ou TUP do Brasil em termos de movimentação de cargas, bem como aqueles localizados nas capitais dos estados, a fim de eliminar a influência dessas cidades na análise e indicar o grau de capilarização da infraestrutura portuária de cada região. Dessa forma, a região Norte, sem a influência relativa de Belém e Manaus, movimentou 112,3 milhões de toneladas, o que equivale a cerca de 26% do total, superando as demais regiões, com exceção da região Sudeste que, sem a influência relativa das instalações portuárias das cidades do Rio de Janeiro e Vitória, movimentou 160 milhões de toneladas de cargas em 2019 (Gráfico 4).

Gráfico 4 – Distribuição da movimentação de cargas pelos PO ou TUP de cada região geográfica brasileira em 2019, excluindo-se a movimentação dos 10 maiores PO ou TUP do Brasil e a movimentação de cargas das capitais dos estados (em milhões de toneladas)



Fonte: elaboração própria com base em ANTAQ (2019).

Como mencionado anteriormente, trata-se de uma questão conceitual incorporar, ou não, a navegação interior ao conceito de Economia do Mar. O fato é que, pela importância que a estrutura hidroviária representa para o país no transporte de cargas, materializada pelos números apresentados, os resultados desse modal de transporte não deve ficar de fora dos cálculos da economia brasileira.

DEFESA E A MARINHA NA AMAZÔNIA

A segunda atividade vinculada ao Mar proposta para este estudo é a “defesa”. Segundo a Política Nacional de Defesa (PND), Defesa Nacional é “o conjunto de medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a Defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas” (2012, p. 8). Dentre seus principais objetivos, estão: garantir a soberania, patrimônio nacional e integridade territorial; contribuir para a manutenção da paz e da segurança internacionais; manter as Forças Armadas aprestadas, modernas e integradas; conscientizar a sociedade brasileira da importância dos assuntos de defesa do país; desenvolver a

Base Industrial de Defesa nacional, orientada para o desenvolvimento e consequente autonomia em tecnologias indispensáveis; desenvolver o potencial de logística de defesa e de mobilização nacional.

De acordo com a PND, portanto, defesa demanda a participação de diversos atores, desde o governo e suas instituições, até empresas privadas e população. Porém, neste trabalho, a atividade de defesa estará representada particularmente pela estrutura da Marinha do Brasil (MB), embora o Exército Brasileiro (EB) e a Força Aérea Brasileira (FAB), também exerçam essa atividade. Esse foco se deve ao fato de a MB ser a parcela da expressão militar do Poder Nacional que deve construir as capacidades para, em consonância com suas tarefas básicas⁷, ser capaz de incrementar a segurança e a habilitação para defender as plataformas petrolíferas, as instalações navais e portuárias, os arquipélagos e as ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras e responder prontamente a qualquer ameaça às vias marítimas de comércio (PND, 2012).

Além disso, a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, art. 17, cita que são atividades subsidiárias da MB:

I - orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à Defesa nacional; II - prover a segurança da navegação aquaviária; III - contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar; IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas...E, pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como Autoridade Marítima⁸, para esse fim (Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm>. Acesso em: 14 abr. 2020).

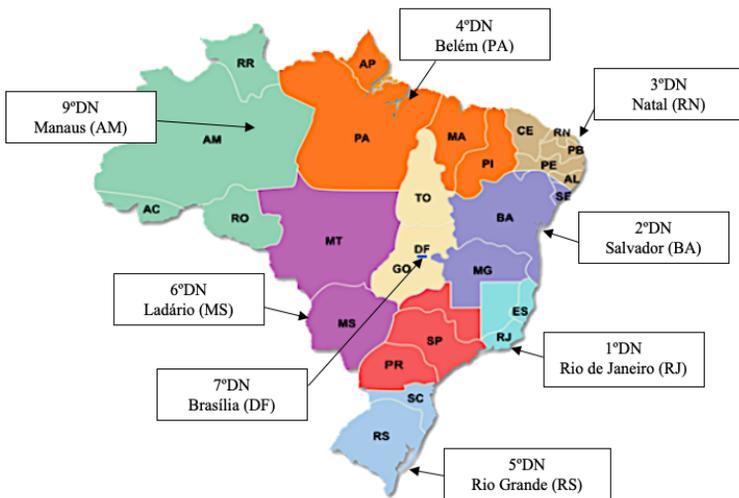
⁷ As tarefas básicas do Poder naval são: controle de área marítima, negação do uso do mar, projeção de poder sobre terra e contribuir para a dissuasão (DMN, 2017).

⁸ É o representante legal do país, responsável, dentre outras atribuições, pelo ordenamento e regulamentação das atividades da Marinha Mercante, cabendo a ela promover a implementação e a execução da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio (Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cprs/autoridademaritima>. Acesso em: 14 maio 2020).

Em síntese, então, a MB é a Força Armada responsável por garantir a condição de segurança, por meio da atividade de defesa, ao longo de todo o processo do transporte marítimo (e hidroviário), cujo espectro de tarefas abrange desde a elaboração de políticas marítimas nacionais até a efetiva defesa de instalações portuárias e proteção e controle das linhas de comunicações marítimas, das quais as hidrovias fazem parte.

De modo geral, a MB estrutura e posiciona suas forças em todas as regiões do país. Ao todo, são nove Distritos Navais⁹ (DN), distribuídos conforme mostrado na Figura 3. Assim, podemos observar que cada região geográfica está servida por pelo menos um DN. Na região Norte, objeto de estudo deste trabalho, a MB possui o 4º DN, com sede em Belém-PA, e o 9º DN, com sede em Manaus-AM. Para fins de comparação, a região NE possui o 2º DN, com sede em Salvador-BA, e o 3º DN, com sede em Natal-RN.

Figura 3– Distritos Navais



Fonte: MB (2019).

Em termos de estrutura dos DN, que vai representar o tamanho da Força disponível para exercer a parcela da atividade de defesa que lhe

⁹ Organização Militar responsável pelas tarefas da Marinha do Brasil em sua área de jurisdição. Os Distritos executam operações navais, aeronavais, e de fuzileiros navais, controlam as atividades relacionadas com a segurança da navegação marítima, coordenam e controlam as atividades de Patrulha Costeira, Inspeção Naval e Socorro e Salvamento Marítimo, realizam atividades de Assistência Cívico-Social às populações ribeirinhas, além de outras atividades específicas (Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sspm/?q=noticias/voc%C3%AA-sabe-o-que-%C3%A9-um-distrito-naval-dn>. Acesso em: 14 maio 2020).

cabe, bem como o nível de investimentos nesse setor em cada região do país, o Quadro 4 contempla um resumo da estrutura de Organizações Militares (OM) e navios em cada DN.

Quadro 4 – Estrutura de OM e navios subordinados da MB, por região geográfica brasileira

DN/RE- GIÃO OM	SE		NE		S	CO		N	
	1ºDN RJ	8ºDN SP	2ºDN BA	3ºDN RN	5ºDN RS	6ºDN MS	7ºDN DF	4ºDN PA	9ºDN AM
Capitania dos Portos/ Fluvial	4	4	2	5	3	2	2	5	3
Delegacia de CP	5	3	2	-	4	-	-	-	-
Agência de CP	2	-	2	4	1	3	-	2	8
Base/Estação Naval	1	-	1	1	1	1	-	1	1
Navio Patrulha	5	2	2	6	3	4	-	5	5
Navio de Apoio Oceânico	2	-	-	-	-	-	-	1	-
Navio de Apoio Logístico	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Corveta	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Rebocador de Alto-Mar	-	-	-	1	1	-	-	-	-
Navio Varredor	-	-	4	-	-	-	-	-	-
Navio Monitor	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Navio de Assistência Hospitalar	-	-	-	-	-	1	-	-	4

Navio de Transporte Fluvial	-	-	-	-	-	2	-	-	-
Navio Auxiliar	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Navio Hidrográfico	-	-	1	1	1	2	-	4	3
Grupamento de Fuzileiros Navais/ Operações Ribeirinhas	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Esquadrão de Aeronaves	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Estação Rádio	2	-	1	1	1	1	1	1	1
Escola de Aprendiz de Marinheiro/ Centro de Instrução	1	-	-	2	1	-	1	1	-
Centro de Intendência	1	-	1	1	1	1	-	1	1
Hospital Naval/Policlínica	-	-	1	2	1	1	1	1	1
Total de OM Apoio\ Autoridade Marítima	16	7	10	15	13	9	5	13	15
Total de navios\ Fuzileiros Navais\ Esquadrão de Aeronaves	8	3	9	9	6	11	1	14	14

Fonte: elaboração própria com base em MB (2020).

Como se pode observar, as estruturas dos DN em cada região são bastante similares, tanto no tocante às OM da Autoridade Marítima (Capitanias dos Portos, Delegacias e Agências), quanto às OM do apoio (Bases Navais, Hospitais, Escolas, Centros de Instrução, Centros de Intendência e Estações Rádio) e, principalmente, quanto ao “braço operativo” da atividade de Defesa executada pela MB, que são navios, Grupos de Fuzileiros Navais e Esquadrões de Aeronaves. A análise dos quantitativos absolutos indica, inclusive, uma estrutura mais robusta na região Norte do que nas demais regiões do país, com a presença de 28 OM operativas e 28 OM de apoio e da Autoridade Marítima.

Outro aspecto a ser considerado na análise da execução da atividade de defesa pela MB na região norte do país faz relação com a necessidade de atuação da Forças Armadas na proteção do chamado entorno estratégico brasileiro¹⁰, do qual a Amazônia é ponto focal, segundo Paiva (2015). Para o autor,

O Oceano Atlântico, no arco oriental das Antilhas, nos litorais da Venezuela e das Guianas e na Foz do Rio Amazonas é área de interesse vital para a defesa da Amazônia. A defesa de Roraima, considerando a dissuasão extrarregional, preconizada na Estratégia Nacional de Defesa (END), depende da incolumidade dos territórios venezuelano e guianense. A ocupação de bases em terra na Venezuela e/ou na Guiana por uma potência extrarregional em conflito com o Brasil compromete decisivamente a integridade territorial em Roraima. Quanto à Foz do Rio Amazonas, além de se ligar diretamente ao Oceano, ela fica próxima à França (Otan) através do Amapá (PAIVA, 2015, p. 210).

Para a consecução dessa tarefa, qual seja a de garantir a soberania brasileira em seu entorno estratégico, a MB utiliza os seus recursos de pessoal e material existentes em cada um dos seus DN, conforme já detalhado, além dos meios da esquadra, sediados na cidade do Rio de Janeiro, em operações e ações de guerra naval, em atividades de emprego limitado da força e nas atividades benignas (DMN, 2017). Especificamente na região amazônica, são realizadas diversas operações e atividades, algumas para fins de adestramento, como as Operações Ribeirinhas, realizadas nas áreas

¹⁰ O entorno estratégico brasileiro é uma região de interesse prioritário para o país e inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica (PND, 2012).

dos 4º e 9ºDN; outras para intensificar a presença nas faixas de fronteira da região, como a Operação Conjunta “Ágata”, coordenada pelo Ministério da Defesa; outras para controlar áreas marítimas e combater ilícitos, como as atividades de Patrulha e Inspeção Naval, realizadas em diversos rios sob jurisdição dos 4º e 9ºDN; além das Ações Cívico-Sociais (ACiSo), realizadas pelos chamados “navios da esperança”, que realizam atividades benígnas, como atendimentos médicos, odontológicos e sociais em várias cidades da região norte do país (MB, sítio oficial).

Em relação ao pessoal, nos últimos anos, as Forças Armadas vêm ampliando seus efetivos militares na região amazônica, mantendo cerca de 30.000 homens e mulheres, sendo 3.000 da MB, 22.000 do EB e 5.000 da FAB (MB, 2015). Considerando as atividades subsidiárias, a MB tem um papel fundamental no desenvolvimento do modal hidroviário amazônico, tanto com a produção de conhecimento, por meio dos levantamentos hidrográficos realizados por seus navios e que contribuem para a segurança da navegação nos rios amazônicos, quanto com a formação profissional, por meio dos cursos oferecidos por seus centros de formação gerenciados pelas Capitânicas dos Portos. Além disso, a MB também é responsável por instalar, manter e fiscalizar, em parceria com o Ministério dos Transportes, parte da sinalização náutica das hidrovias, fundamental para auxiliar a navegação dos profissionais (MB, 2015).

Considerando que a atividade “defesa” é um dos setores-chave da Economia do Mar, segundo Santos (2019), a estrutura e a gama de atividades desenvolvidas pela MB na Amazônia entregam à região e ao país a esperada sensação de segurança. Desse modo, tal como é percebido para a atividade “portos”, é preciso que esse retorno, embora invisível, esteja contabilizado na economia brasileira.

OUTRAS ATIVIDADES RELEVANTES

Santos (2019) e Carvalho (2018) delinearão os setores e suas respectivas atividades relacionadas à Economia do Mar. Conforme apresentado na revisão da literatura, é importante perceber que essas atividades também são desenvolvidas no ambiente das hidrovias. Nesse contexto, vale a pena comentar sobre três delas:

a) Em relação à pesca, em 2018, a região Norte respondeu por 21,2% da produção de pescado cultivado do país, atrás apenas da região

Sul, que respondeu por 27,5% da produção nacional (PEIXE BR, 2019). No mesmo ano, segundo o Centro de Inteligência e Mercado em Aquicultura da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), o estado do Pará foi o maior exportador de pescado do Brasil, com cerca de 8,5 mil toneladas, seguido do Rio Grande do Sul e do Ceará. Além de representar uma produção expressiva no cenário nacional, o pescado da região Norte ainda se utiliza da malha hidroviária, rios e portos, para seu transporte, desde os centros produtores até os pontos de consumo e de exportação;

b) Para o transporte de passageiros em âmbito nacional, é fato que o modo rodoviário mantém a predominância dos deslocamentos ocorridos (74%), sendo seguido pelo modo aéreo (23,9%), aquaviário (1,7%) e ferroviário (0,3%). Porém, em âmbito regional, o transporte hidroviário é presente, em escala considerável, apenas na região Norte do país. Segundo o Plano Hidroviário Estratégico – PHE (MTPA, 2013), quando considerado o transporte de passageiros neste modo, a limitação desse tipo de transporte não se deve à falta de capacidade das hidrovias, mas sim, principalmente, à falta de demanda relativa – à exceção da região Amazônica, onde o transporte hidroviário de passageiros configura-se como um modo particularmente importante, considerando, por um lado, a típica localização dos núcleos populacionais às margens dos rios, e, por outro, a capilaridade dos rios amazônicos, os quais permitem que o sistema atenda a diversas localidades a ponto de ser comparado, guardadas as devidas proporções, à função exercida pelo sistema rodoviário em outras regiões (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020). Nesse contexto, os transportes longitudinal estadual, interestadual e de travessia¹¹ conduziram, em 2017, cerca de 9,8 milhões de pessoas nas hidrovias amazônicas (ANTAQ, 2018), uma participação expressiva, considerando-se que a população total de toda a região era de cerca de 12 milhões de pessoas no mesmo ano¹². Cabe destacar, nesse caso, que esse

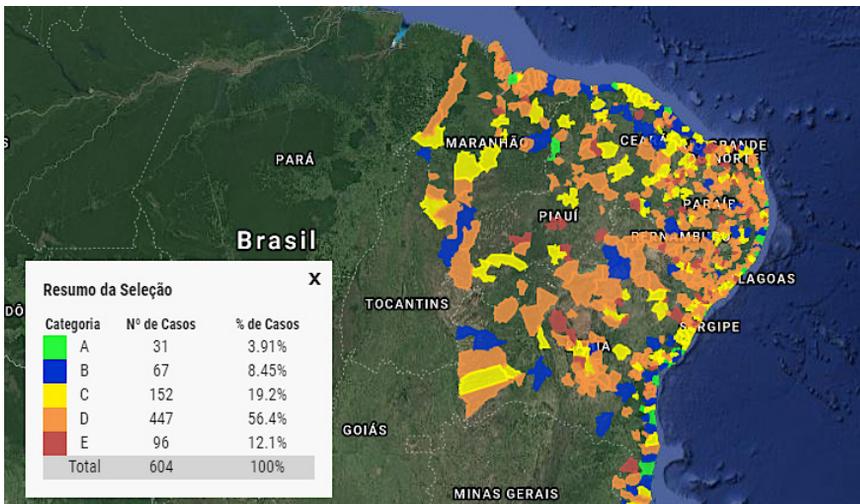
¹¹ Linhas de Transporte Longitudinal de Passageiros Estaduais são as linhas que trafegam entre os municípios e localidades de uma mesma Unidade da Federação; Linhas de Transporte Longitudinal de Passageiros Interestaduais são aquelas que trafegam entre municípios e localidades de duas ou mais Unidades da Federação; Nas Linhas de Travessia, a navegação é realizada transversalmente aos cursos dos rios e canais; entre 2 pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas; entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 milhas náuticas; entre 2 pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água (artigo 2º, inciso XIV, da Lei nº 9.432/ 1997).

¹² Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/>. Acesso em: 22 maio 2020.

tipo de transporte praticamente inexistente nas demais regiões brasileiras (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020);

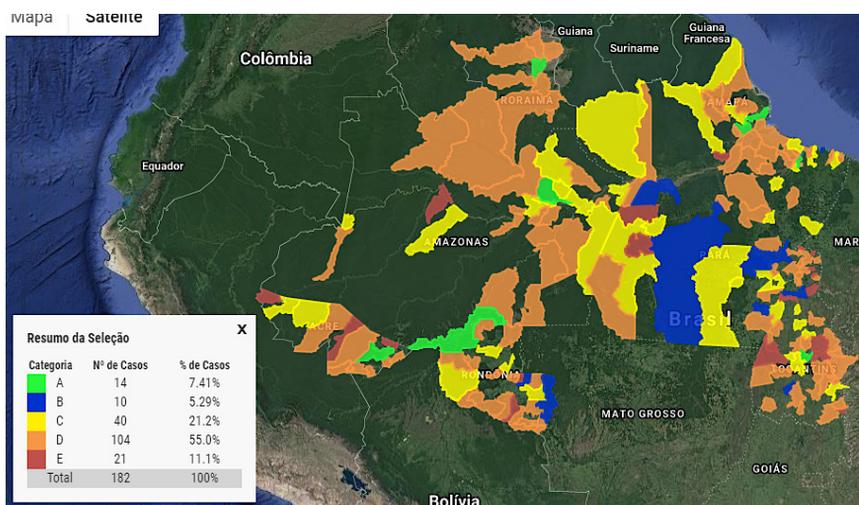
c) Na atividade de turismo, o Ministério do Turismo divulgou o novo Mapa do Turismo Brasileiro 2019-2021, incluindo 2.694 cidades de 333 regiões turísticas do país. Entre os benefícios do Mapa do Turismo, estão a categorização dos municípios turísticos, que vai de “A” a “E”, de modo a possibilitar o acompanhamento do desempenho das economias turísticas locais e subsidiar a priorização de investimentos por programas do Ministério do Turismo, incluindo ações de infraestrutura turística, qualificação profissional e promoção dos destinos, observando características peculiares de demanda e vocação turística (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2019). As Figura 4a e 4b apresentam, para efeito de comparação, os mapas do turismo das regiões N e NE, respectivamente.

Figura 4a – Mapa do turismo da região NE



Fonte: Ministério do Turismo (2019).

Figura 4b – Mapa do turismo da região N



Fonte: Ministério do Turismo (2019).

Embora exista a percepção de que a vocação turística da região NE é mais evidente e próspera, principalmente por causa do extenso litoral praiano e incidência do sol em praticamente todos os meses do ano, a indicação dos mapas do turismo é de que existe uma equiparação dos percentuais de cada categoria turística nessas regiões, demonstrando que também nessa atividade econômica a região Norte merece destaque. Dentre os polos da região amazônica classificados como “A” (maior fluxo turístico e maior número de empregados no setor hoteleiro), destacam-se o Amazônico (AM), Conheça Rio Branco (AC), Meio Mundo (AP), Belém (PA), Madeira-Maimoré (RO) e a Savana Amazônica (RR), enfatizando que todos esses (e outros das demais categorias) são dependentes da malha hidroviária local (Ministério do Turismo, 2019).

CONCLUSÃO

No Brasil, assim como em países como EUA, Reino Unido, Portugal e China, a Economia do Mar contempla principalmente o ambiente marítimo e não explora as potencialidades das vias de navegação interior. No entanto, é preciso compreender melhor as características geográficas brasileiras, que conta com considerável malha de hidrovias navegáveis, e utilizá-las a seu favor, pois esse modal de transporte se torna importante

corredor econômico, a partir da visão de que as atividades desenvolvidas em sua extensão são relevantes economicamente para o país e se assemelham àquelas executadas no ambiente puramente marítimo.

A melhoria, e até mesmo a ampliação da infraestrutura hidroviária brasileira, poderá contribuir significativamente para ‘desafogar’ os demais modais de transporte, principalmente o rodoviário, além de desenvolver significativamente as cidades do seu entorno. Destaca-se ainda que, no caso da região Norte (N), esse tipo de investimento, além de gerar empregos e desenvolver a região amazônica, também contribui para a solidificação da soberania nacional.

A análise das duas atividades da Economia do Mar propostas para esta pesquisa no ambiente hidroviário amazônico, portos e defesa, permite afirmar que essa região também é relevante para a economia do país. Primeiramente, em relação às hidrovias amazônicas, seus PO e TUP movimentaram, em 2019, mais cargas do que alguns portos litorâneos das regiões S, NE e CO. E segundo lugar, ainda que as valiosas contribuições do EB e da FAB para a atividade defesa não tenham sido consideradas e, em que pese a influência de fatores externos que demandam uma maior presença de defesa na região, como: fronteiras terrestres submetidas ao narcotráfico, migração intensa, pirataria, biopirataria, interesses internacionais nos recursos naturais (minerais e água) e a necessidade de marcar presença para garantir a soberania nacional, a estrutura e as atividades desempenhadas pela MB na região N entregam ao país a sensação de segurança.

Importante ressaltar que cada uma das atividades analisadas desenvolve e estimula em seu entorno uma quantidade considerável de outras atividades, assim como no ambiente marítimo, o que aumenta ainda mais a relevância das hidrovias. Ligadas à atividade de turismo, por exemplo, estão hotéis, empresas, governo, restaurantes, comércio e demais serviços, que investem em infraestrutura e ofertam empregos. Da mesma forma, ocorre com a indústria da pesca, que constrói barcos pesqueiros, opera fábricas de pescado e também gera empregos. Com as companhias de navegação, as instalações portuárias e até mesmo a estrutura de defesa, demandam pessoal, indústrias, estaleiros e combustível, essenciais para se manterem em operação e que agregam valor à economia da região.

A expansão das atividades econômicas das hidrovias dependerá de iniciativas que motivem investimentos nessas regiões, principalmente do meio privado, em áreas como: terminais privados, navios, serviços,

indústrias e defesa. Nesse contexto, destacam-se, inclusive, iniciativas do próprio governo, por meio de políticas públicas que melhorem a infraestrutura das cidades, fortaleçam os órgãos de defesa e fiscalização, incentivem a indústria de defesa (Base Industrial de Defesa – BID) nessas regiões, promovam o turismo e, principalmente, mantenham e criem novos projetos, como os corredores logísticos já existentes.

AMAZON PARTICIPATION IN THE BRAZILIAN ECONOMY OF THE SEA: ANALYZING PORTS AND DEFENSE

ABSTRACT

The concept of Economy of the Sea is broad and involves various economic activities related to the sea, such as fishing, ports and defense. Studies on Economy of the Sea focus purely on the maritime environment. However, in Brazil, waterways develop economic activities that resemble the settings of the maritime environment and also adds value to the economy of the country. Among the Brazilian waterways, stand out those located in the Amazon region, for being more extensive and have well-structured ports. Thus, this paper aims to emphasize the importance of this mode of transport to Brazil, expanding the perception of Economy of the Sea. A quali-quantitative approach analyzes two economic activities: “ports”, in terms of cargo handling and “defense”, focused on the structure and activities of the Brazilian Navy on the Amazonian waterways. Fishing, passenger transport and tourism activities are also explored, although they are not the focus of this research. After the analysis, checked out that the ports of the Amazonian waterways are important, because it moves more loads than some coastal ports in other regions. In addition, noticed that Brazilian Navy is structured to allow the execution of important tasks for the region, which becomes it relevant to the content of Brazil’s economy.

Keywords: Economy of the Sea. Waterway. Ports.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, T. A Economia Marítima de Portugal: uma análise estratégica sobre as oportunidades e desafios da economia do mar em Portugal nos seus diferentes setores de atividade. Projeto concorrente ao Prémio Almirante Teixeira da Mota 2014, setembro de 2014.

ALLEN CONSULTING. The Economic Contribution of Australia's Marine Industries 1995-96 to 2002-03. 2004.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO (Brasil). Anuário 2019. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>. Acesso em: 01 maio 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO (Brasil). Caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros e cargas na região amazônica. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/produto-v.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PSICULTURA. Anuário Brasileiro da Piscicultura 2019. 148p, 2019.

BRASIL. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei-com/1999/leicomplementar-97-9-junho-1999-377583-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 19 nov. 2019.

BRASIL. Ministério da Defesa. Política Nacional de Defesa. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2012. 35p.

BRASIL. Ministério da Economia. Comex Vis: visualizações do comércio exterior. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/comex-vis>. Acesso em: 02 mai. 2020.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Corredores Logísticos Estratégicos. Disponível em: <http://transportes.gov.br/conteudo/113-politica-e-planejamento-de-transportes/7395-cle.html>. Acesso em: 02 mai. 2020.

BRASIL. Ministério da Pesca e Agricultura. Boletim estatístico da Pesca e Aquicultura. Brasília, DF: Ministério da Pesca e Agricultura, 2011. 60p.

BRASIL. Ministério do Turismo. Novo Mapa do Turismo Brasileiro.

Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/%C3%BAtimas-not%C3%ADcias/12892-novo-mapa-do-turismo-brasileiro-compreende-mais-regi%C3%B5es-tur%C3%ADsticas-do-pa%C3%ADs.html>. Acesso em: 22 fev. 2020.

CARVALHO, A. B. Economia do Mar: conceito, valor e importância para o Brasil. 2018. Tese (Doutorado em Economia) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018.

COSTA, J. A. F. A Amazônia Azul e o domínio marítimo brasileiro. Revista USP, n. 113, p. 27-44, abr./jun. 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (Brasil). Hidrovias 2018. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/modais-2/aquaviario/hidrovias>. Acesso em: 12 abr. 2020.

EMBRAPA. Comércio Exterior – Exportação. Disponível em: <https://www.embrapa.br/cim-centro-de-inteligencia-e-mercado-em-aquicultura/comercio-exterior/exportacao>. Acesso em: 15 jun. 2020.

GEIPOPOT. Corredores Estratégicos de Desenvolvimento. Relatório final. Brasília, DF, 2002.

GIRARD, S; KALAYDJIAN, R. Franch Marine Economic Data 2013. Brest: Ifremer, 2014.

INE/DGPM. Conta Satélite do Mar. Lisboa: 2014.

MARINHA DO BRASIL. Sítio oficial. Disponível em: marinha.mil.br. Acesso em: 12 jun. 2020.

MARINHA DO BRASIL. A Marinha na Amazônia Ocidental. Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000010/000010ad.pdf>. 2015. Acesso em: 12 jun. 2020.

NATIONAL OCEAN ECONOMICS PROGRAM – NOEP. National Ocean Economics Program. Available: <http://oceanoeconomics.org>. Accessed on: 03 maio 2020.

NUNES, S. A economia do mar em Portugal: problemática e análise. Janus 2011-2012, p. 146-147, 2012.

PAIVA, L.E.R. Integração da Pan-Amazônia: desafios, estratégias, tendências e reflexos para a defesa nacional. In: GHELLER, G.F.; GONZALES,

- S.L.M.; MELO, L.P. Amazônia e Atlântico Sul: desafios e perspectivas para a defesa no Brasil. Brasília: IPEA, p. 113-148, 2015.
- PUGH, D. Socio-Economic Indicators of Marine-related Activities in the UK Economy. Londres: The Crown Estate, 2008.
- SANTOS, T. Economia do Mar. In: ALMEIDA, F. E. A.; MOREIRA, W. S. Estudos Marítimos: teorias e métodos. Rio de Janeiro: Editora Humanitas, 2019, p. 355-388.
- SANTOS, T.; CARVALHO, A. B. "Blue is the New Green": The Economy of the Sea as a (Regional) Development Policy. *Global Journal of Human-Social Science*, v. 20, p. 1-16, 2020.
- TEIXEIRA, C.A.N. et. al. Navegação interior brasileira. BNDES, Setorial 47, p. 437-482, 2018.
- VEGA, A.; HYNES, S.; O'TOOLE, E. Ireland's Ocean Economy Reference Year 2012. Galway: The Socio-Economic Marine Research Unit (SEMUR), 2014.
- VIDIGAL, A. A. F et. al. Amazônia Azul: o mar que nos pertence. Rio de Janeiro: Record, 2006.
- WIESEBRON, M. Amazônia Azul: Pensando a defesa do território marítimo brasileiro. *Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*, v. 2, n. 3, p. 107-131, jan./jul. 2013.

Recebido em: 23/06/2020

Aceito em: 25/08/2020