

A Importância Estratégica do Mar para o Brasil no Século XXI

Luiz Henrique Caroli

Contra-Almirante da Marinha do Brasil, Diretor do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia da Escola Superior de Guerra (ESG) e Assistente da Marinha do Comando da ESG de 2009 até março de 2010. Atualmente é o Comandante da 2ª Divisão da Esquadra.

Resumo

A III Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar, também conhecida como Convenção da Jamaica, definiu normas que permitirão ao Brasil incorporar uma área marítima correspondente a cerca de metade da sua superfície territorial, atualmente denominada como “Amazônia Azul”. O presente trabalho tem o propósito de analisar a influência estratégica desses espaços marítimos para o Brasil, no século XXI, e sua importância no desenvolvimento do País, nas diferentes expressões do Poder Nacional. Outras questões de relevância também são abordadas neste artigo, como os fatores geopolíticos que orientam o uso do mar e o valor econômico de seus recursos naturais, assim como os aspectos psicossociais, científicos e tecnológicos, e ambientais que condicionam a exploração do mar em benefício do País. A seguir, apresentam-se aqui temas que estão sendo debatidos em âmbito nacional, como o estabelecimento dos limites das águas jurisdicionais brasileiras, os antecedentes históricos do Direito Marítimo, as normas da Convenção da Jamaica, o levantamento da margem exterior da plataforma continental brasileira, e as recomendações da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas. E, para concluir, trata-se dos novos desafios enfrentados pelas Forças Armadas brasileiras, com ênfase nas tarefas da Marinha do Brasil no sentido de aumentar a capacidade de vigilância e defesa dessa área marítima ampliada, destacando-se a necessidade de proteger os recursos naturais existentes.

Palavras-Chaves: Amazônia Azul. Convenção da Jamaica. Direito Marítimo. Poder Marítimo. Poder Naval. Segurança Marítima.

Abstract

The Law of the Sea Convention set standards that will enable Brazil to incorporate a maritime area which corresponds to about half of its continental territory, the currently designated “Blue Amazon”. The purpose of this work is to analyze the strategic importance of those maritime spaces to the Country in the 21st century. The monograph studies the importance of the sea to the development of Brazil in the different fields of the National Power. Geopolitical factors that direct the use of the sea and the economical importance of its natural resources, as well as the psychosocial, scientific and technological, and environmental aspects that create conditions for the exploitation of the sea in behalf of the Country are presented. Next, the work examines the establishment of the limits of the Brazilian jurisdictional waters, introducing the historical background of the Law of the Sea, the rules of the United Nations Convention on the Law of the Sea, the establishment of the outer edge of the Brazilian continental shelf and the recommendations of the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf. Subsequently, it analyzes the new challenges faced by Brazilian Armed Forces, with emphasis on the tasks of the Brazilian Navy, to increase the capacity of surveillance and defense of that enlarged maritime area. At the end, the main conclusions that demonstrate the strategic importance of the sea to the development of Brazil as well as the need to protect its natural resources are presented.

Keywords: Blue Amazon. Law of the Sea. Law of the Sea Convention. Maritime Security. Naval Power. Sea Power.

Introdução

“... o mar continuará a ser importante para o futuro de nosso mundo e, em particular, para o Brasil, em uma época em que o mar, além do transporte marítimo em escala mundial, provê bens naturais e minerais em quantidade. É até possível dizer que, no futuro, a importância dos mares tende a aumentar, como consequência do crescimento dos recursos que vêm, cada vez mais, colocando à disposição da humanidade.” Professor Dr. Geoffrey Till, 2005.

O Brasil é um país continental. Com seus 8,5 milhões de km², distribuídos por regiões com características físicas diferentes, possui variados tipos de recursos minerais. Seu território apresenta grandes reservas hídricas e diversidade climática, o que o torna um dos maiores produtores agropecuários mundiais.

O seu litoral tem cerca de 8.500 km e uma plataforma continental igualmente rica em recursos biológicos e minerais, cuja contribuição para o desenvolvimento nacional cresce a cada ano. Essa tendência é explicada pelo acelerado avanço tecnológico e pela provável escassez de alguns recursos naturais ao longo deste século.

A III Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNUDM III), também conhecida como Convenção da Jamaica, foi concluída em 1982, em Montego Bay, na Jamaica, com a assinatura de um tratado por 117 Estados. Ela consagrou os conceitos de mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e de plataforma continental, além de estabelecer direitos e deveres para os países signatários.

A Convenção definiu normas que possibilitaram ao Brasil exercer jurisdição sobre um espaço marítimo de 3,5 milhões de km² e, ainda, reivindicar a extensão dos limites de sua plataforma continental, além das 200 milhas náuticas, em 900 mil km². Caso tenha seu pleito atendido, a área marítima poderá atingir, aproximadamente, 4,5 milhões de km², o que corresponde a cerca de metade do território nacional e que, hoje, é designada como “Amazônia Azul”¹, por analogia às riquezas e às dimensões da Amazônia. Os recursos naturais existentes nessa área marítima representam um patrimônio das atuais e futuras gerações de brasileiros.

Portanto, a ampliação da extensão das águas jurisdicionais nos leva à reflexão sobre o significado do mar para o País neste século. Os aspectos centrais desta análise dizem respeito ao desenvolvimento proporcionado pelo uso sustentável dos recursos naturais e à defesa do patrimônio a ser incorporado.

Assim, este artigo tem o propósito de analisar a importância estratégica do mar para o Brasil, no século XXI, segundo as características geopolíticas, econômicas, psicossociais, científicas e tecnológicas, e ambientais. A seguir, o estabelecimento dos limites do mar e os aspectos

¹ A marca “Amazônia Azul” está registrada pela Diretoria de Marcas (DIRMA) do Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI) como evento cultural e político oficial da Marinha do Brasil, de acordo com a Nota Técnica no 032/2008 – INPI/DIRMA, de 14 de agosto de 2008.

militares decorrentes da ampliação dos espaços marítimos sob jurisdição nacional serão examinados e, finalmente, apresentadas as principais conclusões sobre o assunto, enfatizando-se a necessidade de proteger os recursos naturais da cobiça internacional.

A Importância do Mar para o Brasil

Aspectos Geopolíticos

Para estudar a importância do mar para o desenvolvimento do Brasil no século XXI, sob o enfoque geopolítico, foram selecionados os principais conceitos de três teorias com diferentes pontos de vista em relação ao papel desempenhado pelo mar. São elas: a *Teoria do Poder Marítimo*, de autoria do Almirante norteamericano Alfred Thayer Mahan; a *Teoria do Poder Terrestre*, do Professor inglês Sir Halford J. Mackinder; e a *Teoria das Fímbricas*, do Professor holandês, naturalizado norteamericano, Nicholas John Spykman, que utiliza conceitos das duas anteriores.

A Teoria do Poder Marítimo foi descrita pelo Almirante Mahan, em 1890, em seu livro **A Influência do Poder Naval na História**. Desenvolvida a partir do estudo de exemplos históricos de nações como Portugal e Grã-Bretanha, que conseguiram conquistar colônias pelo mundo, construindo impérios, por possuírem uma Marinha de Guerra eficaz, apoiada por bases navais, uma grande Marinha Mercante, estaleiros e eficientes portos no País e no exterior.

Segundo Mahan, esse conjunto, definido como Poder Marítimo, permite que uma nação controle o mar, considerado por ele uma grande planície, e, conseqüentemente, explore as riquezas do mundo em diferentes continentes por meio de um intenso comércio exterior.

As ideias de Mahan, baseadas no princípio de que “quem dominar os mares dominará o mundo”, influenciaram nações como, por exemplo, o Japão. Esses países buscaram desenvolver seus poderes marítimos, o que contribuiu para a ocorrência de alguns dos conflitos armados do século passado, dentre os quais se destacam as duas Guerras Mundiais.

Os Estados Unidos da América (EUA), também influenciados pela teoria do Almirante Mahan, transformaram-se em uma potência mundial, após a II Guerra Mundial. Essa mudança foi possível graças à formação de um poder marítimo inigualável, com a presença de sua

Marinha de Guerra em todos os oceanos, com bases de apoio logístico, e um comércio exterior vigoroso realizado pela sua Marinha Mercante.

A teoria do Poder Terrestre, formulada, em 1904, por Mackinder, contrariou as ideias de Mahan. Apesar de criada por um geógrafo inglês e professor de Oxford, afirmava que o Poder Terrestre substituiria o Marítimo no século XX, diminuindo, por conseguinte, a importância do mar na exploração e expansão territorial das nações no novo século.

Mackinder acreditava que quem dominasse a Europa Oriental controlaria o coração do mundo (*Hearthland*); quem dominasse o coração do mundo controlaria a “ilha do mundo” (a grande massa terrestre formada pela Europa, Ásia e África), e, finalmente, quem controlasse a “ilha mundial” dominaria o mundo (MAFRA, 2008, p.44).

A Alemanha adotou os conceitos da teoria de Mackinder, durante a II Guerra Mundial, influenciada pelos estudos do Instituto de Geopolítica da Universidade de Munique, do General Haushofer, o que explica o ataque de Hitler à União Soviética (URSS), que tinha como objetivo conquistar a Europa Oriental e, depois, a *Heartland*.

Após o fim da II Guerra, a antiga URSS, na condição de potência terrestre, incorporou a Geopolítica de Mackinder. De sua localização no centro da Eurásia, passou a disputar com os EUA, expandindo sua área de influência em direção aos mares.

Assim sendo, ao final da guerra, o sistema internacional havia assumido um perfil bipolar, baseado no confronto ideológico entre uma potência marítima – os EUA – e uma terrestre – a URSS. Em termos geopolíticos, essa disputa representava o choque das duas teorias, a de Mahan contra a de Mackinder.

Para se contrapor à Teoria de Mackinder, o professor Spykman defendia a tese de que a expansão de um país que dominasse o *Heartland* somente poderia ser evitada com a ocupação das bordas (ou fímbrias) da “Ilha do Mundo”, que ele chamou de *Rimland* (MAFRA, 2008). Segundo essa teoria, quem controlar o *Rimland* dominará a Eurásia e quem dominar a Eurásia controlará o mundo.

Nesse contexto, os EUA decidiram impedir a expansão soviética, adotando os princípios geopolíticos da Teoria das Fímbrias, elaborada, em 1942, por Spykman.

Esses conceitos foram complementados, em 1947, pelo americano George F. Kennan, por meio da *Teoria da Contenção*. Assim, os países ocidentais, liderados pelos EUA, procuraram ocupar as fímbrias para

impedir a expansão comunista, por meio de acordos e tratados, como, por exemplo, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e a Organização do Tratado do Sudeste da Ásia (OTASE). A Guerra do Vietnã, por exemplo, é uma das consequências da aplicação dessa tese.

Além das teorias comentadas, existem outras elaboradas do estudo de cenários prospectivos, que procuram orientar as políticas e ações estratégicas das nações. Elas visam a manter a supremacia das grandes potências ou, ainda, a buscar o desenvolvimento e segurança dos demais países.

No entanto, as três aqui apresentadas são as que melhor se prestam para entender a importância do mar sob o enfoque geopolítico. A análise delas mostra que o mar era visto apenas como uma via de acesso para o comércio exterior, ou “uma planície aberta”, como definiu Mahan, enquanto a terra representava um obstáculo. Sua relevância decorria do fato de permitir as trocas comerciais entre nações e a exploração de mercados e riquezas de terras distantes.

Não obstante, os avanços científicos e tecnológicos possibilitaram o domínio pelo homem, no século XXI, de novos espaços geográficos e virtuais. As tecnologias da informação e de comunicações permitiram a formação de redes e a troca de mensagens instantaneamente com reflexos em todas as expressões do poder nacional. De forma semelhante, o emprego de aviões, mísseis e satélites no espaço aéreo e no sideral comprometeu a soberania do Estado-Nação (MATTOS, 2007).

No que tange aos espaços marítimos, a exploração de recursos naturais da plataforma continental e da massa líquida conferem ao mar um papel diferente do atribuído pelas teorias geopolíticas comentadas. Ele não pode mais ser visto, apenas, como uma via de acesso para o comércio exterior. Os seus recursos representam riquezas importantes para o País, que precisam ser protegidas, da mesma forma que as continentais. Para tal, a presença do Estado nas águas jurisdicionais deve ser intensificada.

Portanto, no século XXI, essas novas dimensões geográficas e virtuais precisam ser consideradas e reavaliadas pela Geopolítica para que se compreenda a real influência desses fatores sobre a Política do Estado.

Mas, para que se possa entender a evolução do pensamento geopolítico brasileiro e o papel desempenhado pelo mar segundo seus autores, é preciso efetuar uma breve síntese histórica. Os primeiros

estudos da Geopolítica no Brasil remontam à década de 1920. Desde então, alguns pesquisadores passaram a defender projetos para elevar o País à condição de potência regional.

Essas obras sugeriam, dentre outras propostas, a adoção de outras diretrizes para o transporte, a ocupação das fronteiras continentais e o desenvolvimento socioeconômico de todo o território nacional. Por sua vez, a escassez demográfica, a concentração da população no litoral e os desequilíbrios regionais levaram a maioria desses estudiosos a defender a necessidade de uma interiorização, a fim de integrar todas as regiões do Brasil. Nesses projetos, a consciência da importância do desenvolvimento e da defesa da região amazônica vem adquirindo uma crescente prioridade com o passar dos anos (MATTOS, 2007). Deste modo, observa-se que a maior parte dos geopolíticos brasileiros atribui prioridade para a conquista do interior em detrimento dos assuntos marítimos.

Ainda assim, a presença estratégica brasileira no Atlântico Sul foi defendida por autores como Golbery do Couto e Silva, Carlos de Meira Mattos e, especialmente, pela professora Therezinha de Castro.

Na realidade, apesar da importância atribuída ao Atlântico Sul e da existência de ações governamentais para o setor, o Poder Marítimo precisa estar capacitado para atender às necessidades nacionais, pois apenas 3% do comércio exterior do País são transportados por navios de bandeira brasileira (MOURA NETO, 2008).

Cabe ressaltar que os interesses nacionais no Atlântico Sul são crescentes. É lá que o País está fixando sua última fronteira e onde, em consequência, passará a exercer direitos e deveres sobre uma área marítima ampliada, equivalente à metade do território continental. Além disso, os eixos de projeção da política externa do Brasil desenvolvem-se nesses espaços marítimos, com um comércio exterior que cresce anualmente.

A exploração de petróleo e gás da plataforma continental ganhou uma nova dimensão após as recentes descobertas dos campos de Tupi e Júpiter, na Bacia de Santos. Esses campos transformarão o Brasil em exportador desses recursos energéticos, aumentando a importância estratégica do Atlântico Sul para o País.

Estima-se que a província geológica, que se estende de Santa Catarina ao Espírito Santo, possua reservas, na camada de pré-sal, superiores a 50 bilhões de barris de petróleo leve e gás natural. Se essas

previsões se confirmarem, o Brasil estará entre os 10 maiores produtores mundiais de hidrocarbonetos, o que elevará a importância geopolítica do Atlântico Sul no contexto mundial.

Como consequência dessas descobertas, os EUA, seguindo sua estratégia de manter presença militar nas principais áreas produtoras de petróleo do mundo, reativou a sua 4ª Esquadra, em 1º de julho de 2008 (PEREIRA, 2008a).

Segundo análises geopolíticas norte-americanas, publicadas no site *Strategic Forecasting, Inc*², as descobertas dessas reservas em águas nacionais e o aumento da presença e influência do Poder Naval brasileiro no Atlântico Sul levaram os EUA a reativar a 4ª Esquadra. Ela terá como responsabilidade as operações navais nas Américas Central e do Sul e no Caribe, com o propósito de manter a segurança marítima da área, que passará a possuir uma maior relevância geopolítica.

Desse modo, observa-se uma mudança de postura dos EUA em relação ao Atlântico Sul, com a possível intenção de conter a influência brasileira na região. A presença da Marinha Norte-Americana (USN) pode ser vista sob o enfoque cooperativo. Contudo, independente da possibilidade de ocorrerem disputas e questionamentos a respeito da soberania brasileira sobre esses recursos energéticos, a Marinha do Brasil precisa ser capaz de controlar as águas jurisdicionais, a fim de defender o patrimônio nacional e contribuir para a dissuasão estratégica.

Os recursos naturais da plataforma continental constituem um patrimônio das atuais e futuras gerações de brasileiros e precisam ser preservados da cobiça internacional, bem como as linhas de comunicação marítimas, vitais para a economia nacional. Por esse motivo, os governantes devem estabelecer políticas e ações estratégicas que capacitem o Poder Marítimo para melhor cumprir suas tarefas no mar.

Portanto, em face dos comentários apresentados, é possível concluir que o mar tem uma grande importância geopolítica para o Brasil. Da mesma forma, pode-se afirmar que os recursos existentes nas áreas marítimas podem levar a antagonismos em um futuro breve. Logo, o Poder Naval deve estar preparado para garantir os interesses nacionais.

² www.stratfor.com.

Aspectos Econômicos

A importância do mar para a economia brasileira remonta à época do descobrimento. O transporte de mercadorias e de pessoas era integralmente realizado por via marítima, assim como o escoamento da produção da colônia e a interligação entre os povoados localizados no litoral.

Atualmente, 95% de todo o comércio exterior brasileiro fluem por via marítima, o que representou, em 2007, cerca de 230 bilhões de dólares, somadas as exportações e as importações (MOURA NETO, 2008). Esses números comprovam a relevância do transporte marítimo para o País. No futuro, esses valores tendem a crescer se considerarmos o processo de globalização que aumenta, cada vez mais, o intercâmbio comercial entre as nações.

O valor pago pelo frete marítimo dessas cargas é da ordem de 7,5 bilhões de dólares/ano, que são recebidos, quase que integralmente, por empresas estrangeiras. Desse total, apenas 3% é transportado por navios de bandeira brasileira, o que se explica pela redução da Marinha Mercante nacional, ocorrida na década de 90. Essa dependência de navios estrangeiros, além de aumentar o déficit na conta corrente do balanço de pagamentos do Brasil com o exterior, afeta a competitividade de nossas mercadorias (MOURA NETO, 2008).

Por isso, a recuperação do setor naval é condição essencial para o desenvolvimento socioeconômico nacional. O crescimento da Marinha Mercante e dos estaleiros de construção e reparos navais, associado à modernização da infraestrutura dos portos e à formação dos recursos humanos necessários, contribuirá para o aumento das exportações e para a conquista de novos mercados, na medida em que reduzirá o preço dos fretes marítimos e os custos portuários, tornando os produtos brasileiros mais competitivos.

A pesca na plataforma continental é, basicamente, artesanal e sua produção encontra-se no limite de esgotamento da maioria dos estoques, sem possibilidade de expansão das capturas. O que explica as pequenas quantidades existentes é a baixa concentração de nutrientes ocasionada pela salinidade e temperatura elevadas de nossas águas. A manutenção dessa atividade só será possível com o aprimoramento do ordenamento jurídico e da fiscalização, a fim de assegurar a sua sustentabilidade (SERAFIM, 2006b).

Não obstante, no que tange à pesca oceânica, de atuns e espécies afins, a situação é bem diferente, já que esta é a principal alternativa para o crescimento do setor pesqueiro nacional. A participação brasileira é muito reduzida, uma vez que representa apenas cerca de 10% do total de captura dessas espécies no Atlântico. A adoção de políticas que possibilitem a qualificação de mão de obra especializada e o financiamento de embarcações adequadas, dentre outras, poderão elevar a produção nacional (SERAFIM, 2006b).

Por sua vez, a aquicultura vem apresentando um crescimento acentuado nos últimos anos. Ainda assim, a produção nacional é inexpressiva, girando em torno de duzentos e oitenta e cinco mil (285.000) toneladas/ano, o que representa menos de 1% do cenário mundial. Desse modo, considerando-se o potencial do Brasil para o cultivo aquícola, acredita-se que este segmento poderá, no futuro, contribuir significativamente para o aumento da produção nacional de pescados (SERAFIM, 2006b).

A exploração de petróleo e gás natural no mar foi viabilizada economicamente, nas últimas décadas, pelas crises mundiais de 1973 e 1979, que elevaram o preço dos combustíveis. O Brasil, aproveitando essas oportunidades, desenvolveu tecnologia pioneira para a extração de hidrocarbonetos de grandes profundidades. Hoje, essas reservas petrolíferas representam uma das principais riquezas naturais do País.

A prospecção em águas profundas, de campos localizados até a distância de 140 milhas náuticas (255 km) de terra, possibilitou que o Brasil atingisse o limiar da autossuficiência de petróleo. Do total da produção nacional, em 2007, 89% do óleo e 78,6% do gás são extraídos do mar, o que significa algo na ordem de 1,75 milhões de barris por dia de óleo e 49,7 milhões de m³/dia de gás natural (LIMA, 2008).

As recentes descobertas no mar dos campos de Tupi e Júpiter, na Bacia de Santos, em 2007, seriam suficientes para tornar o País um dos principais produtores mundiais de petróleo e gás. Entretanto, no primeiro semestre de 2008, novos megacampos, como os de Carioca, Bem-te-vi e Guará, foram descobertos, adjacentes aos anteriores.

Essas descobertas levaram à conclusão de que existe uma província geológica, que se estende de Santa Catarina ao Espírito Santo, com reservas, na camada de pré-sal, superiores a 50 bilhões de barris de petróleo leve e gás natural. Para efeito de comparação, a Arábia Saudita, que é o maior produtor de petróleo, possui reservas estimadas

em 264,2 bilhões de barris, que representam cerca de 25% das reservas mundiais conhecidas. Logo, se essas previsões se confirmarem, o Brasil estará, em um futuro breve, entre os 10 maiores produtores mundiais de hidrocarbonetos, quase que integralmente extraídos no mar (PEREIRA, 2008a).

Mas, para que essas reservas sejam exploradas, será preciso desenvolver novas tecnologias e a extração ser economicamente viável, uma vez que o óleo se encontra em profundidades superiores a 5.000 metros. As estimativas iniciais davam conta da necessidade de cerca de 10 anos para explorar o petróleo da camada de pré-sal. Porém, devido a uma série de fatores geopolíticos e econômicos, o preço do barril de petróleo no mercado internacional sofreu sucessivos aumentos, atingindo valores em torno de US\$140.00, em junho de 2008.

Assim, a Petrobras, com a colaboração de institutos de pesquisa brasileiros, desenvolveu as tecnologias exigidas e iniciou os testes de extração de petróleo da camada de pré-sal no campo de Jubarte, no litoral do Espírito Santo, em 1º de setembro de 2008. No entanto, o início da produção dependerá da viabilidade econômica da exploração.

Como consequência da elevada quantidade de investimentos para a exploração e do lucro esperado, iniciou-se o debate envolvendo diversas questões, como: a revisão da Lei nº. 9.478, de 1997, que quebrou o monopólio estatal para a exploração de petróleo; a formação de uma nova empresa de capital 100% estatal para explorar o pré-sal; a distribuição de *royalties*; e a criação de fundos soberanos para aplicação das reservas financeiras (PEREIRA, 2008a). Portanto, a exploração de petróleo no mar não é uma perspectiva para o futuro. Ela é uma realidade que, além de atender às necessidades energéticas e da petroquímica, produzirá riqueza para o Brasil.

Dentre os recursos minerais existentes na plataforma continental brasileira, foram constatadas ocorrências de nódulos polimetálicos e de crostas de ferro-manganês em águas relativamente rasas do platô marginal de Pernambuco. A composição desses nódulos é variável, mas eles são fontes de manganês, ferro, níquel, cobre e cobalto (Plano Setorial para os Recursos do Mar – PSRM).

Jazidas de carvão mineral foram localizadas no sul da margem continental, na costa dos estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, onde camadas com espessura de cerca de nove metros foram identificadas em profundidades entre 700 e 800 metros (PSRM).

Ainda assim, de uma maneira geral, os minerais existentes na margem continental brasileira são pouco estudados e explorados. No entanto, eles representam importantes reservas naturais, que poderão ser exploradas ao longo do século XXI, que será caracterizado pela escassez de alguns dessas riquezas.

Aspectos Psicossociais

O Brasil é, inquestionavelmente, um país de vocação marítima. O mar é vital para sua economia. A análise de seus antecedentes históricos e de suas características geográficas e sociais confirma esta afirmativa. Por isso, pode-se concluir que é de grande importância estratégica para o povo brasileiro, tanto agora como no futuro.

Não obstante, apesar dessa vocação, não existe na sociedade e, principalmente, nas elites nacionais uma mentalidade marítima³ desenvolvida. Uma pesquisa realizada, em 1997, pela Comissão Nacional Independente sobre os Mares mostrou que a maioria das pessoas vê o mar como fonte de alimentos e de lazer, desconhecendo a importância de atividades como o transporte e a exploração de petróleo e gás da plataforma continental (Serafim, 2006b, p.29).

Um indicador, que demonstra a falta de mentalidade marítima no povo, é o pequeno número de livros escritos sobre o tema. Em consulta realizada ao sítio da Fundação Biblioteca Nacional⁴, em 25 de julho de 2008, no Catálogo Corrente (Catálogo / Acervo Geral de Livros), que reúne as obras incorporadas a partir de 1982, usando a palavra “mar” para busca, constatou-se que de um total de 467.345 livros somente 1.439 tratam do assunto, o que representa apenas 0,3%.

Logo, a população brasileira vive no litoral⁵, mas “de costas para o mar”, o que talvez se explique pela dificuldade histórica, ainda hoje presente, de se conquistar e integrar o interior, especialmente a região amazônica. Esse motivo, como se sabe, foi um dos fatores que levou o Brasil a transferir sua capital para o planalto central na década de 1960.

Para que se explorem todas as potencialidades do mar, é preciso que a sociedade compreenda a sua importância. Existem exemplos de

³ Mentalidade marítima pode ser definida como a crença “na importância do mar para a grandeza e a riqueza do Brasil” (VIDIGAL, 2006).

⁴ www.bn.br.

⁵ 80% da população brasileira vivem a menos de 200 km do litoral. (JORGE, 2008).

países, como a Inglaterra e Portugal, que dominaram impérios graças aos seus poderes marítimos, construídos como resultado da mentalidade marítima de seus povos ou, pelo menos, de suas elites.

A inexistência dessa conscientização por parte das elites brasileiras pode ser sentida pela baixa prioridade das políticas e das ações estratégicas direcionadas para as atividades do setor, observada em diversos períodos da história do Brasil, principalmente na fase republicana. A falta de uma Marinha Mercante compatível com as necessidades do País é o melhor exemplo dessa situação.

Aspectos Científico-Tecnológicos

No Brasil, existem diversos planos e programas criados com o propósito de conhecer e explorar os recursos e capacidades do mar. No âmbito do Governo Federal, esses programas são coordenados pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) que conta com a participação de 15 representantes de Ministérios e outras instituições, coordenados pelo Comandante da Marinha, que, por lei, é a “Autoridade Marítima” nacional.

O Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM), que está em sua sexta versão, tem a finalidade de conhecer e avaliar as potencialidades do mar e monitorar os recursos vivos e não-vivos e os fenômenos oceanográficos e climatológicos das áreas marítimas de interesse nacional.

O PSRM desdobra-se em diversos programas e ações, dos quais se destacam os seguintes: Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE); Programa-Piloto para o Sistema Global de Observação dos Oceanos (GOOS/BRASIL), que realiza o monitoramento oceanográfico e climatológico no Atlântico Sul e Tropical; Avaliação do Potencial Sustentável e Monitoramento dos Recursos Vivos Marinhos (REVIMAR); e Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Jurídica Brasileira (REMLAC).

Existem, ainda, outros programas e planos que realizam pesquisas científicas na área de aquicultura e pesca, na Antártica, na Ilha da Trindade, e no Arquipélago de São Pedro e São Paulo. Cabe ressaltar que essas ações contam com a participação da comunidade científica, setor empresarial, setores da sociedade civil e órgãos governamentais.

As pesquisas científicas e tecnológicas ligadas ao mar não são desenvolvidas apenas na Marinha do Brasil (MB). Existem no País,

segundo a obra **Amazônia Azul**, 56 instituições públicas e privadas que se dedicam à pesquisa e à formação de recursos humanos, com cursos de graduação e de pós-graduação oferecidos por universidades de nove estados brasileiros. Estes dados demonstram a importância do assunto para a comunidade acadêmica (VIDIGAL, 2006).

O estímulo financeiro ao desenvolvimento científico e tecnológico provém de fundos e programas federais, estaduais e de fundações de amparo à pesquisa. Algumas agências possuem verbas para financiar essas pesquisas como, por exemplo, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico e a Financiadora de Estudos e Projetos, ambas subordinadas ao Ministério da Ciência e Tecnologia.

Por conseguinte, é possível afirmar que existem instrumentos científicos e tecnológicos que possibilitam o uso sustentável dos recursos do mar, com o propósito de contribuir com o desenvolvimento socioeconômico nacional, bastando, para tanto, que esses programas recebam a devida prioridade do Governo Federal.

Aspectos Ambientais

Estima-se que 80% da poluição marinha são de origem terrestre ou pelo homem. As causas são os efluentes industriais, agrotóxicos, lixo e esgotos domésticos. Um dos efluentes mais comuns é o petróleo, que pode ser decorrente da exploração *offshore*, do vazamento ou derramamento de navios, ou lançado nos rios (VIDIGAL, 2006).

No caso específico dos oceanos, considerando a continuidade dos espaços e as correntes marinhas, a capacidade de degradação do meio ambiente pode ser consequência da ação de outro país. É o que ocorre, por exemplo, no caso de poluição causada por derramamento de óleo ou por águas de lastro de navios. Com a finalidade de solucionar esses problemas, existem vários acordos internacionais, entre estes, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL 73/78).

Além da poluição, existem outras questões ambientais que preocupam os especialistas, como a extinção de espécies marinhas devido à pesca predatória; o aumento do nível dos oceanos que ameaça zonas costeiras; e a elevação da temperatura das águas dos oceanos, responsável pelo desaparecimento de várias espécies de corais (VIDIGAL, 2006).

Os Estados, segundo a Convenção da Jamaica, têm o dever de proteger e preservar o meio ambiente marinho, criando leis e regulamentos que previnam a poluição de suas águas jurisdicionais e fiscalizando o cumprimento dessas normas.

Todavia, eles têm o direito de explorar e aproveitar as riquezas naturais existentes no solo, subsolo e na massa líquida da plataforma continental. Mas, como, normalmente, a extração de recursos do mar é uma atividade potencialmente perigosa no que diz respeito à poluição ou à extinção de espécies, em algumas situações ocorrem pressões de organizações não-governamentais ou de ambientalistas no sentido de impedir essa exploração, o que é prejudicial ao País. De modo que o Governo Federal precisa fiscalizar com rigor o cumprimento da legislação nas atividades ligadas ao mar, para que sejam observados os conceitos de preservação do ambiente marinho e de desenvolvimento sustentável.

Os Limites do Mar Brasileiro

O uso do mar, com propósitos econômicos ou políticos, foi fundamental para o desenvolvimento das nações ao longo da história e o comércio marítimo responsável pela prosperidade de muitos povos. Como consequência, a disputa pelo domínio marítimo para garantir essas atividades teve início com o surgimento dos primeiros Estados organizados.

O Direito Marítimo

A primeira tentativa de domínio do mar data da Idade Antiga, quando o Império Romano, após conquistar as terras situadas nas duas margens do Mediterrâneo, declarou-o como o *Mare Nostrum*, com o respaldo de seu poder militar. Na época das grandes navegações, a história registra outros casos como o da cidade-estado de Veneza sobre o Adriático, e o da Inglaterra sobre o mar do Norte. O Tratado de Tordesilhas é outro exemplo de controle do Atlântico Sul por Portugal.

No início do século XVII, Inglaterra e Holanda haviam se transformado nas duas principais potências marítimas, sendo que a primeira defendia o conceito de domínio, enquanto a segunda sustentava a liberdade dos mares. Nesse contexto, o jurista holandês Hugo Grotius publicou, em 1609, a obra *Mare Liberum*. Posteriormente, o inglês Jonh

Selden rebateu a teoria de Grotius ao afirmar, na obra *Mare Clausum*, que o mar era suscetível de domínio sem, contudo, afetar a liberdade coletiva de navegação (MARTINS, 2008).

As negociações diplomáticas sobre o assunto levaram ao reconhecimento internacional do princípio da liberdade da navegação marítima, ao final do século XIX. Por outro lado, os Estados começaram a manifestar interesse em incorporar áreas marítimas aos seus territórios⁶, sendo consagrado o tradicional método do tiro de canhão, que equivalia aproximadamente a três milhas náuticas (MN) ⁷.

No Brasil, o Decreto nº 9.672, de 1912, instituiu uma zona de pesca de cinco milhas. Posteriormente, o Decreto nº 5.798, de 1940, restabeleceu as três milhas (MARTINS, 2008).

Em 1930, foi realizada a Conferência de Haia da Liga das Nações, com a participação de 33 Estados, que não conseguiu resultar numa convenção sobre o mar territorial.

Em 1945, o Presidente Harry Truman proclamou a soberania dos EUA sobre os recursos existentes em sua plataforma continental até a profundidade de 200 metros, apesar de manter o mar territorial de três milhas. Os EUA entendiam que a plataforma continental era um prolongamento do território do Estado ribeirinho. Esse ato unilateral representou segundo Martins, “um marco efetivo do despertar das nações para o potencial econômico dos mares”.

A iniciativa no sentido de unificar a norma da liberdade dos mares ocorreu em Genebra, em 1958, durante a I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM I), com a presença de 86 Estados. Ela era composta por quatro convenções que tratavam do assunto e, também, das questões referentes ao mar territorial, zona contígua, plataforma continental, alto-mar, pesca e conservação dos seus recursos biológicos. Porém, a CNUDM I não obteve êxito, uma vez que a maioria dos países, incluindo o Brasil, não a ratificou.

Dois anos após a primeira, em 1960, foi realizada, em Genebra, a II Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM II), com a presença de 88 Estados. Como a anterior, esta conferência não apresentou nenhum resultado no sentido de unificar as normas internacionais do direito do mar.

⁶ No Brasil colônia, o Alvará de 24 de maio de 1805 fixou a largura do mar territorial como o espaço marítimo alcançado pelo tiro de canhão situado na costa (MARTINS, 2008).

⁷ Uma milha náutica ou marítima, neste trabalho designada “milha”, é igual a 1.852 metros.

No Brasil, o Decreto-Lei nº44, de 1966, aumentou o mar territorial para seis milhas e criou uma zona contígua de mais seis milhas. Posteriormente, o Decreto-Lei nº. 553, de 1969, ampliou o mar territorial para doze milhas, absorvendo a zona contígua (MARTINS, 2008). Em 1970, o País estendeu esse limite até 200 milhas, pelo Decreto-Lei nº 1.968/70.

A Convenção da Jamaica

A necessidade de regulamentação do direito do mar levou a ONU a realizar, em 1973, a CNUDM III, que contou com a participação de 166 Estados. Essa conferência foi concluída em 1982, em Montego Bay, na Jamaica, com a assinatura de um tratado por 117 países.

Conhecida como *Convenção da Jamaica*, a CNUDM III entrou em vigor em 16 de novembro de 1994, com a ratificação do sexagésimo Estado, e consagrou a noção de *res communis*, que considera os espaços marítimos comuns à humanidade, em contraposição a de *res nullius* (coisa de ninguém). Ela, ainda, sistematizou o direito do mar, instituindo os conceitos de mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental e alto-mar, assim como estabeleceu direitos e deveres dos países signatários (MARTINS, 2008).

A CNUDM III, além de definir os espaços marítimos, incorporou conceitos baseados nos costumes internacionais e apresentou inovações em diversas áreas como o direito de navegação, a investigação científica marinha, o desenvolvimento e a transferência de tecnologia marinha, o direito de exploração de recursos, e a proteção e a preservação do ambiente marinho (MARTINS, 2008).

O mar territorial foi estabelecido como a faixa que se estende desde a linha de base⁸ até a distância que não pode exceder a doze milhas.

A zona contígua é uma segunda faixa de até doze milhas além do limite do mar territorial, ou 24 milhas das linhas de base. O Estado costeiro não exerce soberania nesta área. Ele tem o direito de fiscalização em assuntos aduaneiros, fiscais, sanitários e de imigração, bem como para reprimir infrações às leis e aos regulamentos que possam ocorrer no seu território e no seu mar territorial.

⁸ Linha de base é a linha de baixa-mar, ao longo da costa.

A zona econômica exclusiva (ZEE) é definida como uma faixa adjacente ao mar territorial, cuja extensão máxima é de 188 milhas a contar de seu limite exterior ou 200 milhas a partir da linha de base. Nela, o Estado costeiro tem direitos de soberania para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais vivos e não-vivos, do leito, do subsolo e das águas sobrejacentes.

O conceito de ZEE, uma das principais inovações da Convenção da Jamaica, representa uma zona de soberania limitada do Estado costeiro. Ela foi instituída para conciliar os interesses dos países em desenvolvimento, que pleiteavam maiores larguras de mar territorial, com o desejo dos países desenvolvidos de proteger a liberdade dos mares (MARTINS, 2008).

A plataforma continental, segundo o artigo 76 da Convenção, compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que vão além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas das linhas de base, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. A delimitação do bordo exterior da margem continental deve ser realizada, pelo Estado costeiro, segundo critérios técnicos, e poderá alcançar de 200 a 350 milhas.

O alto-mar é definido como o espaço marítimo não incluído na zona econômica exclusiva, no mar territorial, e nas águas interiores ou arquipelágicas de um Estado. Ele pertence à comunidade internacional onde nenhum Estado exercerá jurisdição.

A Área é o leito do mar e o seu subsolo, na região dos fundos marinhos, além dos limites de jurisdição nacional. A Convenção estabeleceu regimes jurídicos diferentes para o alto-mar e para a Área. Enquanto para o primeiro prevalece a liberdade dos mares, a Área é considerada patrimônio comum da humanidade. Portanto, os Estados só poderão explorar os seus recursos mediante autorização.

A Convenção criou três órgãos para organizar e controlar as normas estabelecidas: a Comissão de Limites da Plataforma Continental; a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos; e o Tribunal Internacional do Direito do Mar.

A CNUDM III foi assinada pelo Brasil em 10 de dezembro de 1982, ratificada em 22 de dezembro de 1988, e promulgada pelo Decreto nº 1.530, de 1995. Os limites das zonas marítimas e o exercício da soberania brasileira são regulamentados pela Lei nº 8.617, de 1993.

O prazo original para que o Estado costeiro apresentasse à CLPC os estudos de levantamento do limite exterior de sua plataforma continental, segundo o artigo 4º do anexo II da Convenção, era de 10 anos após a ratificação da convenção pelo País. Mas esse prazo foi prorrogado para 15 anos.

Por ocasião da entrada em vigor da Convenção, em 16 de novembro de 1994, ela não havia sido ratificada por importantes países como: Canadá, EUA, França, Holanda, Itália, Japão, Noruega, Reino Unido, Rússia e Suécia. O motivo alegado era que as normas para a exploração dos recursos da Área⁹ não atendiam aos interesses desses Estados (VIDIGAL, 2006).

Posteriormente, em julho de 1996, entrou em vigor um Acordo de Implementação da Parte XI que permitiu que todos esses países, à exceção dos EUA, ratificassem a Convenção. Entretanto, os EUA seguem todas as normas estabelecidas pela Convenção e existem setores favoráveis à sua ratificação (VIDIGAL, 2006).

O Levantamento da Plataforma Continental Brasileira

Segundo o artigo 76 da CNUDM III, cabe ao Estado costeiro estabelecer o limite exterior da plataforma continental, quando ultrapassar as 200 milhas das linhas de base. No caso brasileiro, esse trabalho teve início em 1986, por iniciativa da CIRM e da MB, por meio do Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC). O projeto contou com a participação de especialistas da Marinha, da Petrobras e da comunidade científica, e foi realizado ao longo de 18 anos (1986 - 2004).

Os critérios definidos no parágrafo 4 do artigo 76 da Convenção, para estabelecer a margem exterior da plataforma continental, a serem utilizados pelo Estado, são os seguintes:

⁹ Essas normas estão definidas na Parte XI da Convenção da Jamaica.

- uma linha traçada com referência aos pontos fixos mais exteriores em cada um dos quais a espessura das rochas sedimentares seja pelo menos 1% da distância mais curta entre esse ponto e o pé do talude continental¹⁰;

- ou uma linha traçada com referência a pontos fixos a não mais de 60 milhas a partir do pé do talude continental.

A Convenção estabelece, ainda, dois critérios restritivos que, alternativamente, limitam a margem exterior da plataforma. Os pontos não podem exceder 350 milhas contadas das linhas de base, ou a distância de 100 milhas da isóbata de 2500m. Os levantamentos mostraram que, no caso do Brasil, o critério mais vantajoso foi usar a distância de 350 milhas das linhas de base.

Assim, era preciso determinar o pé do talude para se saber qual dos critérios seria mais vantajoso para definir o limite exterior da plataforma continental. Com esse propósito, o LEPLAC adotou as seguintes ações:

- a) determinar as linhas de base ao longo de todo o litoral;
- b) determinar o pé do talude continental e a isóbata¹¹ de 2500m ao longo da margem continental, por meio de batimetria¹²;
- c) realizar pesquisas geofísicas (sísmicas multicanal, gravimétricas e magnetométricas), a fim de determinar a espessura das rochas sedimentares e a respectiva distância ao pé do talude;
- d) processar e interpretar os dados batimétricos e geofísicos coletados; e
- e) elaborar as cartas náuticas e relatórios científicos e técnicos (TORRES, 2007).

O levantamento dos dados geofísicos foi realizado por quatro navios da MB¹³, no período compreendido entre 18 de julho de 1987 e 08 de novembro de 1996. Ao final dos trabalhos foram coletados 86.707 km de batimetria, 46.366 km de sísmica de reflexão multicanal, 97.237 km de gravimetria e 93.604 km de magnetometria. (TORRES, 2005).

Os resultados alcançados pelo LEPLAC foram apresentados em forma de cartas, duas das quais reproduzidas nas figuras 1 e 2 (TORRES, 2005).

¹⁰ Talude é a inclinação lateral da plataforma continental. Segundo a Convenção, o pé do talude é o ponto de variação máxima do gradiente na base da plataforma continental.

¹¹ Nas cartas hidrográficas, linha imaginária que une todos os pontos de igual profundidade no relevo submarino.

¹² Ciência do mensuramento da profundidade das massas de água (oceanos, mares, lagos etc.) para determinação da topografia do seu leito.

¹³ Navio Oceanográfico Almirante Câmara, Navio Oceanográfico Almirante Álvaro Alberto, Navio Oceanográfico Antares e Navio Hidrográfico Sirius.

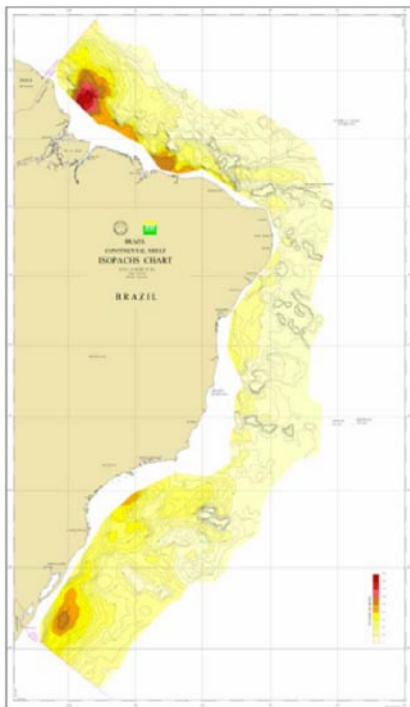


Fig. 1 – Mapa de isóbatas (linhas de mesma espessura de sedimentos). Os dois extremos da margem continental brasileira apresentam as maiores espessuras de sedimentos em virtude da ação do cone do Amazonas e do cone do Rio Grande. Fonte: TORRES (2005).

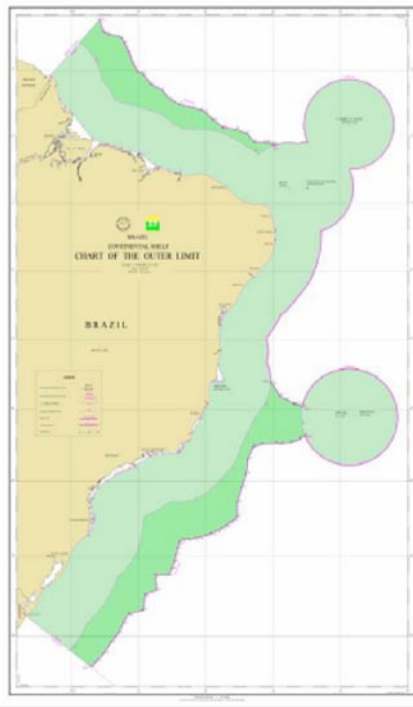


Fig. 2 – Mapa do limite exterior da plataforma continental brasileira. Em verde claro, a ZEE e, em verde escuro, a plataforma continental além da ZEE. Fonte: TORRES (2005).

Pode-se observar, na figura 2, a existência de uma significativa sedimentação nas seguintes regiões: na cadeia norte brasileira (foz do Amazonas); na cadeia Vitória-Trindade; no platô de São Paulo; e no cone do Rio Grande. Isso possibilitou ao Brasil reivindicar uma área marítima de 911.847 km² que, somada aos 3.539.919 km² de sua ZEE, perfazem uma área total de 4.451.766 km².

Cabe, ainda, destacar que a ocupação das ilhas e rochedos localizados na plataforma continental¹⁴ vai proporcionar ao Brasil a incorporação de uma grande área marítima correspondente à ZEE dessas ilhas.

Após a conclusão dos trabalhos, a proposta brasileira foi entregue à ONU em 17 de maio de 2004 e apresentada aos 21 membros da Comissão de Limites da Plataforma Continental em 31 de agosto de 2004.

¹⁴ Arquipélago de São Pedro e São Paulo; Arquipélago de Fernando de Noronha; e Ilha da Trindade.

As Recomendações da Comissão de Limites da Plataforma Continental

A proposta brasileira foi apreciada por uma subcomissão¹⁵ por cerca de três anos. Em abril de 2007, ela finalizou suas recomendações que foram aprovadas pelo plenário da CLPC.

A análise das recomendações da CLPC está sendo realizada por um Grupo de Trabalho (GT) do LEPLAC e abrangem quatro áreas: cone do Amazonas; cadeia norte brasileira; cadeia Vitória-Trindade; platô de São Paulo e margem sul. A figura 3 mostra as regiões citadas nas recomendações. Elas totalizam quase 200.000 km², o que representam aproximadamente 20% da área reivindicada pelo Brasil na plataforma continental além das 200 milhas. Para efeito de comparação, atualmente, o total aproximado de toda a área marítima de exploração e produção, sob concessão da Petrobras, é da ordem de 150.000 km² (FONSECA, 2008).

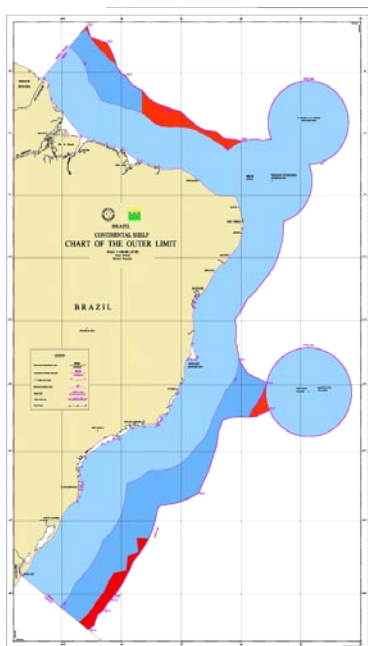


Fig. 3 – Áreas (em vermelho) que foram motivo de recomendações da Comissão de Limites da Plataforma Continental. Fonte: FONSECA (2008).

¹⁵ A subcomissão é composta por sete membros eleitos, representantes dos seguintes países: México, Argentina, Nigéria, Croácia, China, Coreia do Sul e Austrália. Seis desses membros foram reeleitos para o período 2007 a 2012. O representante da Croácia será substituído.

As recomendações pela CLPC podem levar a uma conclusão equivocada sobre a existência de falhas técnicas na proposta brasileira. Na verdade, os estudos realizados pelo Brasil, além de pioneiros, estão corretos. Os motivos que levaram às sugestões da Comissão são baseados na interpretação dos dados, haja vista que nem sempre o leito marinho é regular. Em alguns locais, há mais de uma inclinação lateral da plataforma. Logo, será considerado o pé do talude aquele que possuir a maior inclinação, o que dá margem a diferentes interpretações.

Os seguintes países encaminharam, até junho de 2008, seus estudos à CLPC¹⁶: Rússia (2001); Brasil e Austrália (2004); Irlanda (2005); Nova Zelândia; Noruega; e o levantamento conjunto da França, Irlanda, Espanha e Reino Unido (2006); França e México (2007); Barbados e Reino Unido (2008). Como o da Rússia não foi aceito pela Comissão, o do Brasil foi o primeiro a ser analisado.

As propostas dos países são examinadas por diferentes subcomissões e, posteriormente, pela CLPC. A brasileira, por ter sido a pioneira, foi apreciada pela sua subcomissão por cerca de três anos. Entretanto, o tempo dedicado a ela pela CLPC foi de apenas uma semana, a última da XVIII Sessão da Comissão. Segundo o GT LEPLAC, essa rapidez levou à falta de clareza das recomendações, tanto na forma como no conteúdo. Logo, o Grupo elaborou uma relação de itens que deverão ser esclarecidos pela CLPC (FONSECA, 2008).

Cabe destacar que não há um limite de tempo pré-estabelecido para que o Brasil encaminhe uma nova ou a revisão da anterior. O artigo 8º do Anexo II da Convenção estabelece que “no caso de o Estado Costeiro discordar das recomendações da Comissão, deve apresentar à Comissão dentro de um prazo razoável (grifo nosso) uma proposta revista ou uma nova proposta”.

Por conseguinte, todos os questionamentos devem ser esclarecidos e outros levantamentos geofísicos realizados, já que, após 20 anos, foram desenvolvidas tecnologias que permitem uma análise mais precisa dos dados que reforçarão os levantamentos brasileiros. As novas conclusões também precisam ser debatidas e amadurecidas pela comunidade científica, a fim de facilitar a aceitação dos nossos estudos técnicos. Do mesmo modo, acredita-se que o Brasil deve dar um tratamento político à questão e aguardar o momento mais favorável, considerando que,

¹⁶ Dados obtidos no sítio da CLPC (http://www.un.org/depts/los/clcs_new/clcs_home.htm).

enquanto for mantida uma interação com a CLPC, o prazo utilizado pode ser considerado razoável.

Assim sendo, a Subcomissão para o LEPLAC submeteu à apreciação do Coordenador da CIRM a adoção das seguintes ações:

- a) elaborar uma nova proposta do limite exterior da plataforma continental Brasileira (total ou parcial) a ser encaminhada à CLPC;
- b) alocar os meios necessários para o GT LEPLAC; e
- c) prover os recursos financeiros para apoiar as atividades decorrentes (FONSECA, 2008).

A tarefa exigirá tempo e dinheiro. Será necessário reativar o LEPLAC, disponibilizando pessoal, navios, equipamentos e verbas da MB e da Petrobras. Deverão ser realizados novos levantamentos geofísicos e confeccionados novos estudos, a fim de rever a proposta original. Porém, a dimensão da área contestada pela CLPC justifica esse esforço, considerando que o País está estabelecendo a sua última fronteira, onde, provavelmente, existem grandes reservas de riquezas naturais fundamentais para o desenvolvimento do Brasil.

A Vigilância e a Defesa do Mar

Segundo as normas do Direito Marítimo, estabelecidas pela Convenção da Jamaica, o Brasil exerce direitos sobre uma área marítima de aproximadamente 3,5 milhões de km² e está pleiteando a incorporação de mais 900 mil km². Esses espaços devem ser vigiados e protegidos pelas Forças Armadas. Conseqüentemente, a Marinha terá sua área de atuação ampliada no que diz respeito à fiscalização dos recursos lá existentes.

A Segurança Marítima

Após o fim da Guerra Fria, os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001 chamaram a atenção do mundo para as “novas ameaças”¹⁷. No ambiente marítimo, as ações terroristas ocorridas no mar, no início deste século, contra o *USS Cole*, em 2000, e contra o superpetroleiro francês *Limburg*, no Golfo de Éden, em 2002, reforçaram o entendimento que elas também afetam a segurança marítima em âmbito internacional.

¹⁷ As novas ameaças são comumente identificadas como o terrorismo; o tráfico ilegal de armas, de drogas e de pessoas; e a pirataria.

Assim, as “novas ameaças” transformaram-se, no século XXI, em uma das maiores preocupações para alguns Poderes Navais além dos EUA. Considerando a extensão das áreas marítimas a serem protegidas e a incapacidade da USN prover segurança em escala mundial, o Governo norteamericano passou a defender a cooperação internacional para garantir a liberdade e a segurança dos mares.

Esse fato significou uma mudança de atitude desse país, que durante as negociações na Convenção da Jamaica se posicionou contra a extensão da soberania das nações sobre os recursos da plataforma continental, o que poderia resultar em restrições à mobilidade dos poderes navais e à liberdade de navegação. Mas, após o 11 de setembro, os EUA passaram a apoiar o controle dos Estados sobre suas águas jurisdicionais, a fim de garantir a segurança dos mares (SILVA, 2006).

Da mesma forma, observa-se uma tendência mundial no sentido de aumentar o uso do Poder Naval em tarefas de fiscalização das águas jurisdicionais, o que representa um desafio para todas as marinhas, pois deverão aperfeiçoar o emprego de suas unidades em prol da segurança marítima, sem perder a capacidade de realizar as operações navais clássicas, necessárias ao cumprimento de sua missão constitucional de defesa da Pátria.

Como consequência, essas questões levaram ao debate sobre as novas missões das Forças Armadas relacionadas à garantia da segurança e à defesa territorial. No caso brasileiro, esse tema está na Estratégia Nacional de Defesa. O documento, recentemente aprovado, dentre outros aspectos, apresenta as concepções gerais de emprego conjunto e as Hipóteses de Emprego (HE) das Forças Armadas, que, no caso da Marinha, abrange as exigências decorrentes da incorporação de novas áreas marítimas (JOBIM, 2008a).

No âmbito internacional, as “novas ameaças” motivaram a criação de dispositivos internacionais de segurança¹⁸, como o Código Internacional de Proteção para Navios e Instalações Portuárias (ISPS CODE) da Organização Marítima Internacional (IMO). Outro exemplo é a aprovação do Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação (SUA 88), que estabelece restrições ao transporte, por via marítima, de material explosivo ou radioativo.

¹⁸ Esses dispositivos contêm normas que garantem tanto a segurança da vida humana no mar (safety, em inglês), como a segurança de instalações (security).

No Brasil, cabe à Marinha coordenar as ações dos órgãos do Poder Executivo, civis ou militares, federais ou estaduais, que têm atribuições para a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar e nas águas interiores, a fim de garantir a segurança marítima e a presença do Estado em nossas águas.

O Controle do Mar

Segundo a Política de Defesa Nacional, o País deve aprimorar a vigilância, o controle e a defesa de suas águas jurisdicionais¹⁹, bem como dispor de meios para executar essas tarefas e a segurança das linhas de comunicações marítimas²⁰.

Para cumprir essas missões, a Marinha do Brasil (MB) precisa manter um grau adequado de controle das áreas marítimas, o que só é possível com a presença nessas águas, realizando atividades de patrulha naval. Para tanto, são exigidos navios de patrulha com capacidade de permanência e de desenvolver altas velocidades para perseguir, inspecionar e, se necessário, apresiar embarcações suspeitas de violar a legislação brasileira. É desejável que eles sejam apoiados pela aviação baseada em terra, da Força Aérea ou, preferencialmente, da Marinha, ou então por aeronaves embarcadas, o que amplia a capacidade de atuação desses navios.

Nesse sentido, para que se possa exercer um grau eficaz de controle do mar, é preciso ainda dispor de capacidade de vigilância ou monitoramento das águas jurisdicionais brasileiras. Atualmente, a MB possui uma estrutura de Comando e Controle, que processa as informações de sistemas como os de Informações sobre o Tráfego Marítimo; de Identificação Automática de Navios; e de Informações e Previsões Ambientais.

Além desses, outros serão incorporados, dos quais se destacam: o Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite.

Os atuais, reforçados pelos que serão incorporados, permitem que a Marinha exerça a vigilância das águas. Porém, a ampliação da dimensão

¹⁹ Diretriz Estratégica no. V.

²⁰ Orientação Estratégica no. 6.14.

das águas jurisdicionais brasileiras, associada às novas demandas no sentido de garantir a segurança marítima, levaram a MB a apresentar ao Ministério da Defesa uma proposta no sentido de incorporar outros sistemas que aumentem a capacidade de gerenciamento da Amazônia Azul.

Essa proposta prevê a instalação de sensores ativos, como radares instalados em terra e satélites de sensoriamento remoto, e o emprego de aeronaves de patrulha marítima com base em terra, que aumentariam o grau de vigilância das águas. Como consequência, seria incrementada a capacidade de monitoramento das águas jurisdicionais brasileiras, de acompanhamento do tráfego marítimo e de embarcações de pesca, de prevenção de poluição ambiental, de segurança da navegação, e a salvaguarda da vida humana no mar.

Apesar do aumento da vigilância, cabe lembrar que o monitoramento das águas contribui, mas não garante o efetivo controle de áreas marítimas e a defesa do patrimônio nacional. Esse controle só será possível com a presença de navios de guerra capazes de proteger o tráfego marítimo, as plataformas de petróleo e os recursos naturais existentes na plataforma continental.

Da mesma forma, a fiscalização do cumprimento da legislação brasileira, o combate aos ilícitos transnacionais e a garantia da segurança marítima demandam navios de patrulha, apoiados por aeronaves, realizando atividades de patrulha naval.

Assim sendo, a soberania brasileira nos espaços marítimos só será garantida pela disponibilidade balanceada de navios de superfície, submarinos, aeronaves e sistemas de monitoramento. Os navios de guerra representam a presença do Estado no mar e somente eles serão capazes de patrulhar as fronteiras marítimas e impor os direitos nacionais sobre os recursos existentes na Amazônia Azul.

Portanto, com o aumento dos espaços marítimos sob jurisdição brasileira, a Marinha precisará incorporar navios, aeronaves e sistemas de vigilância do mar, preferencialmente construídos no País, além de ter que aumentar seus efetivos para guarnecê-los. O cálculo da quantidade de novos meios necessários foge ao escopo deste trabalho, mas consta dos documentos de planejamento de alto nível da MB. Não obstante, pode-se afirmar que quanto maior for o número de meios e sensores disponíveis, maior será o grau de controle exercido pela Marinha sobre as águas e, conseqüentemente, maior será a possibilidade de o Brasil

exercer seus direitos sobre essas áreas a fim de proteger o patrimônio incorporado.

A Organização das Forças Armadas

A estrutura organizacional das Forças Armadas é alterada quando da ocorrência de crise ou conflito armado. Nessas situações, a Estrutura Militar de Guerra é ativada com a formação de Comandos Operacionais Combinados²¹, cujo Comandante Supremo é o Presidente da República. Em tempo de paz, as Forças são preparadas para atender às hipóteses de emprego, por meio de adestramentos em ambiente operacional específico, seja de forma singular ou combinada (conjunta).

No caso da Marinha, o Poder Naval é empregado no cumprimento de quatro amplas tarefas básicas: controlar áreas marítimas; negar o uso do mar ao inimigo; projetar poder sobre terra; e contribuir para a dissuasão. Para atender a essas tarefas, a Marinha conduz diversos tipos de operações como defender o tráfego marítimo e as plataformas de exploração de petróleo.

Por conseguinte, é possível concluir que algumas delas são realizadas tanto em períodos de crise quanto na paz, especialmente as atribuições subsidiárias da MB²². Outros exemplos são as de patrulha naval, de socorro e salvamento, e as de presença em águas jurisdicionais. Consequentemente, a organização das Forças Navais permite que elas sejam empregadas em situações reais mesmo em tempo de paz.

Alguns países optaram por criar uma guarda costeira para fiscalizar suas águas. A maior delas é a Guarda Costeira dos EUA, que possui em seu inventário cerca de 50 navios e 80 embarcações de patrulha, com um efetivo de, aproximadamente, 40.000 oficiais e praças. Sua missão é patrulhar as águas dos EUA, uma vez que a Marinha norte-americana tem a responsabilidade de atuar em todos os mares do mundo (CLARKE, 1994).

Por outro lado, o Brasil, como muitas outras nações com tradição naval, como Reino Unido, França e Portugal, optou por concentrar todas as responsabilidades na Marinha de Guerra, que parece ser a solução mais racional e econômica (VIDIGAL, 2006). A criação de uma força

²¹ Segundo a nova Estratégia Nacional de Defesa as operações “combinadas” passarão a ser designadas como “conjuntas”.

²² As atribuições subsidiárias da Marinha são estabelecidas pela Lei Complementar no. 97, de 1999, alterada pela Lei Complementar no. 117, de 2004.

auxiliar de estrutura similar a da MB demandaria grandes quantidades de recursos para sua implantação e manutenção. Além disso, as tarefas das duas forças seriam muito semelhantes, haja vista que a área estratégica de atuação de ambas seria praticamente a mesma.

Assim, a ampliação de áreas marítimas do Brasil levou a Marinha a estabelecer diferentes níveis de controle para as informações que serão geradas pelos sistemas de vigilância do mar, a fim de controlar as águas jurisdicionais brasileiras. As informações serão disponibilizadas nos níveis: local, para as Capitânicas dos Portos; regional, para os Distritos Navais; e nacional, para o Comando de Operações Navais. Essas informações permitirão o cumprimento das atribuições dos diferentes Comandos sem que seja necessário alterar a atual estrutura da Marinha.

Para que se possa aumentar a eficácia desses novos recursos, seria desejável que os órgãos do Poder Executivo, federais e estaduais, que em razão de competências específicas devam cooperar com a Marinha, mantivessem representantes nos centros de controle. A presença desses profissionais facilitaria o planejamento e a execução de operações de fiscalização do cumprimento das leis e regulamentos no mar, e as de repressão a delitos.

Outro aspecto que deve ser enfatizado é a necessidade de aviões de patrulha marítima com base em terra. O ideal é que pertençam à Marinha, operados por pilotos aeronavais, familiarizados com missões sobre o mar. Entretanto, até que isso ocorra, essas aeronaves, da Força Aérea Brasileira (FAB), devem estar sob o controle operativo da MB, a fim de proporcionar a desejada unidade de comando dos meios envolvidos na patrulha das águas jurisdicionais brasileiras.

Deste modo, com essas medidas, acredita-se que a Marinha ampliará sua capacidade de controle de áreas marítimas, proporcionando uma maior fiscalização do cumprimento das leis e regulamentos no mar, a repressão aos delitos cometidos em águas nacionais e a proteção do patrimônio brasileiro no mar.

O Preparo e o Emprego do Poder Naval

Com o fim da Guerra Fria, o surgimento das “novas ameaças” e a incorporação dos recursos de extensas áreas marítimas pelos países no século XXI, proporcionada pela Convenção da Jamaica, a maioria das marinhas passou a priorizar o controle de suas águas jurisdicionais. Logo,

observa-se uma tendência em se dar mais importância às operações em águas marrons²³, dentre as quais se destaca a patrulha naval, sem se descuidar das realizadas em águas azuis²⁴.

Na verdade, as atividades de patrulha naval não são incompatíveis com as operações navais clássicas. Elas podem coexistir, uma vez que ambas derivam da tarefa básica de controle de área marítima.

O principal requisito para que navios de guerra possam executar missões de patrulha naval é a qualificação das equipes de inspeção. Os militares componentes das equipes precisam receber instrução específica sobre: legislação marítima; documentação de navios mercantes e de embarcações de pesca; uso de armamento não letal; técnicas de defesa pessoal e de inspeção de compartimentos; procedimento para efetuar prisão em flagrante; e manutenção de suspeitos sob custódia.

Contudo, cabe ressaltar a importância da Marinha manter a capacidade e o adestramento para a realização das operações navais clássicas, uma vez que preparada para atuar em águas azuis, poderá, com pequenas adaptações, operar em águas marrons. Por outro lado, a recíproca não é verdadeira. Um poder naval que não possua em seu inventário os meios exigidos para águas azuis dificilmente poderá fazê-lo.

A fim de aprimorar sua capacidade de realizar patrulha naval, a Marinha do Brasil incluiu nos currículos dos cursos de carreira de todos os oficiais e praças unidades de ensino sobre a atuação da MB em águas marrons. Da mesma forma, criou um curso especial da patrulha e inspeção naval, com o propósito de adestrar os componentes das equipes de inspeção de seus navios, sejam eles oficiais ou praças.

Com o propósito de incorporar novos conhecimentos sobre o assunto, o Comando de Operações Navais realiza, anualmente, seminários de patrulha naval que contam com a presença de Oficiais de todos os Distritos Navais e demais Comandos envolvidos no cumprimento dessas atividades. Para esses seminários são convidados representantes dos órgãos do Poder Executivo que possuem responsabilidade na fiscalização do mar. Desse modo, comparecem a esses eventos representantes da Polícia Federal, IBAMA, Receita Federal, Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República, além de especialistas em Direito Internacional Marítimo.

²³ Águas costeiras.

²⁴ Alto-mar.

Assim sendo, entende-se que a MB está adotando as providências requeridas pelo aumento de suas responsabilidades. Mas, para que sua atuação seja eficaz, frente ao aumento das atividades marítimas, será preciso fortalecer o Poder Naval brasileiro. Caso contrário, essas atividades, como, por exemplo, a exploração de petróleo e gás do mar, poderão se transformar em vulnerabilidades para o País.

Considerações Finais

A importância estratégica da Amazônia Azul para o Brasil, no século XXI, pode ser evidenciada pela análise de suas potencialidades e de sua contribuição para o desenvolvimento.

Os interesses brasileiros no Atlântico Sul são crescentes. O Brasil está estabelecendo, no mar, sua última fronteira, após o que, passará a exercer jurisdição e direitos sobre uma área marítima equivalente à metade de seu território continental.

Os eixos de projeção da política externa brasileira desenvolvem-se a partir dos espaços marítimos, que não podem mais ser visto, apenas, como uma via de acesso para o comércio exterior. Os recursos existentes no mar representam riquezas importantes para o desenvolvimento do País, que precisam ser exploradas e protegidas, da mesma forma que o território continental. Daí, a importância geopolítica do mar.

A prospecção de petróleo e gás natural em águas profundas possibilitou que se atingisse o limiar da autossuficiência de petróleo. Além disso, a descoberta de uma província petrolífera, que se estende de Santa Catarina ao Espírito Santo, com reservas, na camada de pré-sal, se confirmada, transformará a Nação em uma das dez maiores produtoras mundiais de hidrocarbonetos, algo impensável até o início de 2008.

A descoberta dessas novas reservas em águas sob jurisdição nacional aumentou a relevância geopolítica do Atlântico Sul no contexto mundial. Por conseguinte, o Poder Naval brasileiro precisa aumentar sua presença em águas jurisdicionais, a fim de garantir a segurança marítima, assim como contribuir para a dissuasão estratégica e, se necessário, defender o patrimônio nacional.

O transporte marítimo é vital para a economia nacional, já que 95% de todo o comércio exterior brasileiro fluem pelo mar. Ademais, esses valores tendem a crescer, no futuro, haja vista o processo de

globalização da economia mundial que aumenta, cada vez mais, o intercâmbio comercial entre as nações.

Assim, fica evidente a relevância econômica do mar para o Brasil, bem como as perspectivas de crescimento de suas atividades ao longo do século XXI. Mas, para que o País explore todas as suas potencialidades, é preciso que seu povo e suas elites desenvolvam uma mentalidade marítima, ou seja, que acreditem na sua importância para a grandeza e a riqueza do Brasil.

Os limites de jurisdição sobre os espaços marítimos são definidos pela Convenção da Jamaica. A proposta foi apresentada à CLPC em 31 de agosto de 2004. Por ela, reivindica-se uma área marítima de 911.847 km², que, somadas aos 3.539.919 km² de sua ZEE, perfazem um total de 4.451.766 km².

Em resposta, a CLPC encaminhou, em 2007, recomendações sobre quatro áreas, que totalizam cerca de 200.000 km², aproximadamente 20% da área reivindicada.

A Subcomissão para o LEPLAC sugeriu que seja elaborada outra proposta, de tal modo que será necessário reativar o programa, alocando pessoal, meios e recursos financeiros da MB e da Petrobras. Deverão ser realizados novos levantamentos geofísicos e confeccionados estudos, a fim de rever a proposta original.

Cumpram ressaltar, porém, que a dimensão contestada pela CLPC justifica esse investimento. O Brasil não pode abrir mão dessas áreas, onde, provavelmente, existem grandes reservas de recursos naturais.

Como consequência dessas normas, os espaços marítimos sob jurisdição brasileira serão ampliados e precisam ser vigiados e protegidos pelas Forças Armadas. Dessa forma, a MB, assim como outras marinhas, passou a atribuir maior prioridade ao controle das águas jurisdicionais brasileiras.

Nesse sentido, a Marinha apresentou uma proposta para incorporar sistemas de vigilância do mar para ampliar a capacidade de gerenciamento da Amazônia Azul. Todavia, uma maior vigilância ou monitoramento das águas não garante o controle de áreas marítimas e a defesa do patrimônio nacional. Esses resultados só serão obtidos com a presença de navios de guerra capazes de proteger o tráfego marítimo, as plataformas de petróleo e os recursos naturais existentes na plataforma continental.

Portanto, a Marinha precisará incorporar navios, aeronaves e sistemas de vigilância do mar, além de ter que aumentar seus efetivos para guarnecê-los. Quanto maior for o número de meios e sensores disponíveis, maior será o grau de controle exercido em nossas águas e, conseqüentemente, maior será a capacidade de o País exercer seus direitos sobre essas áreas.

Não obstante, um dos grandes desafios que se impõe neste início do século XXI ao Poder Naval brasileiro será aperfeiçoar o emprego de suas unidades em águas marrons, em atividades de patrulha naval, sem perder a capacidade de realizar as operações navais clássicas, em águas azuis, necessárias para o cumprimento de sua missão constitucional de defesa da Pátria.

Assim sendo, a importância do mar para o Brasil exige que o seu Poder Naval seja fortalecido. A soberania brasileira só será garantida pela disponibilidade de uma marinha balanceada, dotada de navios de superfície, submarinos, aeronaves e sistemas de monitoramento. Os navios de guerra, por sua vez, simbolizam a presença do Estado brasileiro no mar. Somente eles serão capazes de patrulhar as fronteiras marítimas, contribuir para a dissuasão estratégica e impor os direitos brasileiros sobre as riquezas da Amazônia Azul.

Referências

ABREU, Guilherme Mattos de. “Amazônia Azul: o mar que nos pertence”, in *Cadernos de Estudos Estratégicos*, n. 6, p. 17-66, mar. 2007. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra.

BARBOSA JÚNIOR, Ilques. “A importância do Atlântico Sul para a segurança nacional e a integração regional”. Rio de Janeiro: ESG, 2007. (Trabalho de Conclusão do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia).

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 15 abr. 2008.

_____. *Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994: Aprova a Política Marítima Nacional (PMN)*. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 23 abr. 2008.

_____. *Decreto nº 2.455, de 14 de janeiro de 1998: Implanta a Agência Nacional de Petróleo – ANP.* Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 10 jul. 2008.

_____. *Decreto nº 2.705, de 3 de agosto de 1998: Define critérios para cálculo e cobrança das participações governamentais de que trata a Lei no. 9.478/1997, aplicáveis às atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural, e dá outras providências.* Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 10 jul. 2008.

_____. *Decreto nº 5.129, de 06 de julho de 2004: Dispõe sobre a Patrulha Naval.* Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em 23 jun. 2008.

_____. *Decreto nº 5.377, de 23 de fevereiro de 2005: Aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar – PNRM.* Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 23 abr. 2008.

_____. *Decreto nº 5.382, de 3 de março de 2005: Aprova o VI Plano Setorial para os Recursos do Mar (VI PSRM).* Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 23 abr. 2008.

_____. *Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005: Aprova a Política de Defesa Nacional.* Brasília, 2005. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 15 abr. 2008.

_____. *Decreto nº 6.107, de 2 de maio de 2007: Dá nova redação ao art. 3º do Decreto nº 3.939, de 26 de setembro de 2001, que dispõe sobre a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM).* Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 23 abr. 2008.

_____. *RIP – 023. A Convenção da Jamaica – Implicações sobre o Poder Naval Brasileiro.* Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2001.

_____. *Manual para elaboração do Trabalho de Término de Curso – TTC Monografia.* Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2008.

_____. *Ofício nº. 10-201, de 26 de outubro de 2007, ao Comandante da Marinha: Encaminha proposta do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul*. Brasília, 2007.

_____. *Lei no. 9.478, de 6 de agosto de 1997: Dispõe sobre a Política Energética Nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional de Petróleo*. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 10 jul. 2008.

_____. “Amazônia Azul: Patrimônio Brasileiro no Mar” in *NOMAR*, v. 41, p. 8, dez. Brasília: Serviço de Relações Públicas da Marinha, 2005.

CABRAL FILHO, Severino Bezerra. *Palestras e Conferências sobre Geopolítica*. Rio de Janeiro: ESG, 2008. (Proferidas, em 2008, para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia). Disponível em: <<http://www.esg.br>>. Acesso em: 15 abr. 2008.

CASTRO NETO, Alberto Correa *et al.* “Em Defesa da Amazônia Azul” in *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, n. 345, p. 20-24, jan./fev./mar. 2008.

CLARKE, Barry *et al.* *Coastal Forces*. London: Brassey’s, 1994.

CUNHA, Murillo Alves da. *Geografia Geral e do Brasil*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1991.

CURI, César *et al.* *A Exploração de Recursos na Plataforma Continental Brasileira e sua Proteção*. Rio de Janeiro: ESG, 2007.

FONSECA, Luiz Fernando Palmer. *Apresentação do Coordenador do Grupo de Trabalho sobre o Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC) para a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM)*. Brasília, 2008. (Palestra proferida em 24 de maio de 2008).

GÓES, Guilherme Sandoval de. “Geopolítica e pós-modernidade” in *Revista da Escola Superior de Guerra*, Rio de Janeiro, v. 23, n. 48, p. 95-126, jul./dez. 2007.

HAZIN, Fábio Hissa Vieira. “O Atlântico Sul: cenário de oportunidades/recursos vivos” in *Cadernos de Estudos Estratégicos*, n.6, p. 127-142, mar. Rio de Janeiro: ESG, 2007.

HUNTINGTON, Samuel P. *O choque de civilizações e a recomposição da ordem mundial*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 1998.

JOBIM, Néelson. “A Defesa na Agenda Nacional: O Plano Estratégico de Defesa” in *Revista Interesse Nacional*. São Paulo, ano 1, n. 2, jul.-set. 2008. Disponível em <<http://www.interessenacional.com>>. Acesso em: 22 ago. 2008.

_____. *Palestra para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia*. Brasília: Ministério da Defesa, 2008. Proferida em 13 de maio de 2008b.

JORGE, Júlio Saboya de Araújo. Rio de Janeiro, 2008. (Aula Inaugural para os Cursos de Altos Estudos da EGN, proferida em 29 de fevereiro de 2008). Disponível em: <<http://www.egn.mar.mil.br/eventos/ocorridos/2008/aula2008.htm>>. Acesso em: 22 jul. 2008.

LIMA, Haroldo Rodrigues Borges de. *Os Novos Desafios da Política Petrolífera Brasileira*. Rio de Janeiro: ESG, 2008. (Palestra proferida para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, em 10 de julho de 2008).

MACKINDER, Halford J. *Democratic Ideals and Reality*. Washington, DC: National Defense University Press, 1996. 213 p.

MAFRA, Roberto Machado de Oliveira. *Geopolítica: introdução ao estudo*. Rio de Janeiro: ESG, 2008. 78 p.

MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History 1660 – 1783*. Boston: Little, Brown and Company, 1949. 557 p.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. 3. ed., v. 1. São Paulo: Manole, 2008a.

_____. *Curso de Direito Marítimo*. 1. ed. São Paulo: Manole, 2008b. v. 2.

MATTOS, Carlos de Meira. *Geopolítica e Modernidade*. Rio de Janeiro: ESG, 2007. 104 p.

MELO, Liana. “Militar Carioca está na arbitragem da disputada corrida ao fundo do mar” in *O Globo*, Rio de Janeiro, 31 mar. 2008, p. 17.

MOREIRA, José Benedito de Barros. “A nova geopolítica mundial e seus reflexos para o Brasil” in *Revista da Escola Superior de Guerra*, Rio de Janeiro, v. 23, n. 48, p. 7-22, jul./dez. 2007.

MOURA NETO, Júlio Soares. *Aula para os Cursos de Altos Estudos Militares – CAEPE, CPEM, CPEAEx, CPEA*. Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2008. Proferida em 25 de março de 2008.

NICACIO, Adriana; GANTOIS, Gustavo. “A Conquista do Oceano” in *Isto é Dinheiro*, São Paulo, 07 abr. 2008. Disponível em: <<http://www.terra.com.br/Revistas>>. Acesso em: 15 abr. 2008.

PAUL, Gustavo. “Amazônia Azul” in *O Globo*, Rio de Janeiro, 31 mar. 2008, p. 16.

PELLEGRINO, Carlos Roberto. *Da Guerra Marítima e o Direito Internacional*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989. 466p.

PEREIRA, João Eduardo de Alves. *Geopolítica do Petróleo e Gás Natural nas Primeiras Décadas do Século XXI*. Rio de Janeiro: ESG, 2008. Conferência proferida para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, quatro jul. 2008 a.

_____. *Geopolítica, Segurança Jurídica e Inserção do Brasil na Questão Energética Internacional*. Rio de Janeiro: UERJ, 2008b.

SANTOS, Rafael Silva dos. Patrulha Naval: contribuindo para a manutenção da soberania nas Águas Jurisdicionais Brasileiras. **Revista Passadiça**, Rio de Janeiro, ano 20, n. 27, p. 24-27, 2007.

SERAFIM, Carlos Frederico Simões *et al.* *A Importância do Mar na História do Brasil*. Brasília: Ministério da Educação, 2006 a.

_____. *O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro*. Brasília: Ministério da Educação, 2006b.

SILVA, Alípio Jorge Rodrigues da. *Amazônia Azul: a nova realidade geopolítica brasileira*. Rio de Janeiro: EGN, 2007. (Trabalho de Conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas).

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. "As novas ameaças e a Marinha do Brasil" in *Revista da Escola de Guerra Naval*. Rio de Janeiro, jun. 2006. Disponível em <<http://www.egn.mar.mil.br/revistaEgn/junho2006/05-novasAmeacas.pdf>>. Acesso em: 4 de maio 2008.

SOUZA, José Eduardo Borges de. "Arquipélago de São Pedro e São Paulo" in *Revista Passadiço*. Rio de Janeiro, ano 20, n. 27, p. 68-72, 2007.

STRATEGIC FORECASTING, INC. *U.S.: The Return of the 4th Fleet*. Disponível em: <<http://www.stratfor.com>>. Acesso em: 28 abr. 2008.

TILL, Geoffrey. "Poder Marítimo: Questões Relevantes e Desafios" in *Revista da Escola de Guerra Naval*. Rio de Janeiro, jun. 2006. Disponível em <<http://www.egn.mar.mil.br/revistaEgn/junho2006/04-poderMaritimo.pdf>>. Acesso em: 22 ago 2008.

TORRES, Luiz Carlos *et al.* *The Outer Limit of the Continental Shelf in the Brazilian Northern Continental Margin*. Niterói: Centro de Hidrografia da Marinha, 2007. 1 CD-ROM.

TORRES, Luiz Carlos. *O mapa do Brasil está mudando de cara*. Niterói: Centro de Hidrografia da Marinha, 2005. 1 CD-ROM.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *et al.* *Amazônia Azul: o Mar que nos Pertence*. Rio de Janeiro: Record, 2006.

ZENTGRAF, Maria Christina. *Introdução ao estudo da metodologia científica*. Rio de Janeiro: COPEAD/UFRJ, 2008. Módulo de Ensino.

Lista de Abreviaturas e Siglas

AIS	-	Sistema de Identificação Automática (<i>Automatic Identification System</i>)
BIOMAR	-	Programa de Biotecnologia dos Organismos Marinhos
CIRM	-	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CLPC	-	Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU
CNUDM	-	Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COI	-	Comissão Oceanográfica Intergovernamental
DHN	-	Diretoria de Hidrografia e Navegação
EUA	-	Estados Unidos da América
GOOS/BRASIL	-	Programa-Piloto para o Sistema Global de Observação dos Oceanos (<i>Global Ocean Observing System</i>)
HE	-	Hipóteses de Emprego
IMO	-	Organização Marítima Internacional (<i>International Maritime Organization</i>)
ISPS CODE	-	Código Internacional de Proteção para Navios e Instalações Portuárias (<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>)
LEPLAC	-	Plano de Levantamento da Plataforma Continental
LRIT	-	Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (<i>Long Range Identification and Tracking Systems</i>)
MB	-	Marinha do Brasil
MIO	-	Operação de Interdição Marítima (<i>Maritime Interdiction Operation</i>)
ONU	-	Organização das Nações Unidas
PDN	-	Política de Defesa Nacional
PMN	-	Política Marítima Nacional
PNRM	-	Política Nacional para os Recursos do Mar
PNGC	-	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PREPS	-	Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite
PROMAR	-	Programa de Mentalidade Marítima
PSRM	-	Plano Setorial para os Recursos do Mar
REMLAC	-	Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Jurídica Brasileira
REVIMAR	-	Avaliação do Potencial Sustentável e Monitoramento dos Recursos Vivos Marinhos
REVIZEE	-	Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva
SAR	-	Busca e Salvamento (<i>Search and Rescue</i>)
SEAP/PR	-	Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República

SISTRAM	- Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
SOLAS	- Convenção sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>)
TOM	- Teatro de Operações Marítimas
USN	- Marinha dos Estados Unidos da América (<i>United States Navy</i>)
ZEE	- Zona Econômica Exclusiva
AIS	- Sistema de Identificação Automática (<i>Automatic Identification System</i>)
BIOMAR	- Programa de Biotecnologia dos Organismos Marinhos
CIRM	- Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CLPC	- Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU
CNUDM	- Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COI	- Comissão Oceanográfica Intergovernamental
DHN	- Diretoria de Hidrografia e Navegação
EUA	- Estados Unidos da América
GOOS/BRASIL	- Programa-Piloto para o Sistema Global de Observação dos Oceanos (<i>Global Ocean Observing System</i>)
HE	- Hipóteses de Emprego
IMO	- Organização Marítima Internacional (<i>International Maritime Organization</i>)
ISPS CODE	- Código Internacional de Proteção para Navios e Instalações Portuárias (<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>)
LEPLAC	- Plano de Levantamento da Plataforma Continental
LRIT	- Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (<i>Long Range Identification and Tracking Systems</i>)
MB	- Marinha do Brasil
MIO	- Operação de Interdição Marítima (<i>Maritime Interdiction Operation</i>)
ONU	- Organização das Nações Unidas
PDN	- Política de Defesa Nacional
PMN	- Política Marítima Nacional
PNRM	- Política Nacional para os Recursos do Mar
PNGC	- Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PREPS	- Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite
PROMAR	- Programa de Mentalidade Marítima
PSRM	- Plano Setorial para os Recursos do Mar
REMLAC	- Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Jurídica Brasileira
REVIMAR	- Avaliação do Potencial Sustentável e Monitoramento dos Recursos Vivos Marinhos

REVIZEE	- Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva
SAR	- Busca e Salvamento (<i>Search and Rescue</i>)
SEAP/PR	- Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República
SISTRAM	- Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
SOLAS	- Convenção sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>)
TOM	- Teatro de Operações Marítimas
USN	- Marinha dos Estados Unidos da América (<i>United States Navy</i>)
ZEE	- Zona Econômica Exclusiva