

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (IM) ALEXANDER DA SILVA RAMOS

**DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA AMAZÔNIA AZUL:  
A importância de uma estratégia marítima de riquezas para o Brasil**

Rio de Janeiro

2025

CC (IM) ALEXANDER DA SILVA RAMOS

**DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA AMAZÔNIA AZUL:  
A importância de uma estratégia marítima de riquezas para o Brasil**

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF BRUNO GONÇALVES

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2025

## **DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR**

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

## DEDICATÓRIA

Dedico esta dissertação à minha amada esposa Aline, cuja presença constante, paciência inabalável e amor silencioso foram o alicerce desta caminhada. Sua parceria firme e generosa tornou mais leve cada desafio enfrentado, e sua confiança foi a força que me impulsionou nos momentos de dúvida e exaustão.

Aos meus filhos, Benício e Clarice, minha inspiração diária e razão maior para acreditar em um futuro melhor. Que este trabalho, fruto de muito esforço e dedicação, seja também uma semente de exemplo para que sempre valorizem o conhecimento, o compromisso e a perseverança.

A vocês, minha família, ofereço mais que páginas e palavras, ofereço minha eterna gratidão, meu amor e a certeza de que cada conquista minha é, antes de tudo, nossa.

## **AGRADECIMENTOS**

Aos amigos da turma e àqueles que se juntaram a nós ao longo desta jornada, agradeço pelas sinceras amizades, pelo companheirismo e pela presença constante que tornaram o caminho menos árduo e mais significativo.

À Escola de Guerra Naval e ao seu corpo docente, manifesto meu reconhecimento pela dedicação, excelência acadêmica e zelo com os alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (C-EMOS 2025).

Ao meu orientador, o Capitão de Fragata Bruno Gonçalves, sou profundamente grato pelo apoio inestimável, pela orientação segura e pela confiança durante todas as etapas deste estudo. Sua contribuição foi essencial para o êxito do trabalho.

A “Década dos Oceanos”, proposta pela ONU (2021-2030), amplia o foco na exploração sustentável de recursos, ao constatar o alvorecer de uma nova corrida de conquista do ambiente marinho.

Ilques Barbosa Junior  
(Ex-Comandante da Marinha do Brasil)

## RESUMO

A Teoria de Estratégia de Riquezas, formulada por Lars Wedin, tem como propósito essencial potencializar os resultados da estratégia econômica nacional no domínio marítimo, além de reconhecer que a geração de riquezas no mar deve respeitar os marcos legais e ecológicos. Com base nessa premissa, o objeto deste trabalho é a análise das ações do Estado brasileiro, por meio da Marinha do Brasil, no período de janeiro de 2020 a abril de 2025, voltadas ao desenvolvimento sustentável da Amazônia Azul. A relevância do estudo reside no fato de que a Amazônia Azul representa um ativo estratégico para o Brasil, cuja exploração exige equilíbrio entre soberania, proteção ambiental e aproveitamento econômico. Para responder à questão central, se há convergência entre as ações do Estado brasileiro, por meio da MB, e a Teoria de Riquezas de Lars Wedin, foi adotado o método de comparação entre teoria e realidade, com base em pesquisa bibliográfica e documental. A análise concentrou-se em documentos oficiais, tais como a Política Nacional de Defesa (PND), a Estratégia Nacional de Defesa (END), a Política Marítima Nacional (PMN), o Plano Estratégico da Marinha 2040 (PEM 2040), o XI Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM), o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) e o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC). Os resultados demonstraram significativa aderência entre a teoria proposta por Wedin e as ações institucionais brasileiras, evidenciando que a Marinha do Brasil atua como força facilitadora da geração de riquezas sustentáveis no mar.

Palavras-chave: Amazônia Azul. Marinha do Brasil. Teoria de Estratégia de Riquezas. Desenvolvimento Sustentável. Soberania Marítima.

## **ABSTRACT**

### **SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN THE BLUE AMAZON: The Importance of a Maritime Wealth Strategy for Brazil**

The Theory of Wealth Strategy, formulated by Lars Wedin, aims primarily to enhance the outcomes of national economic strategy in the maritime domain, while recognizing that wealth generation at sea must comply with legal and ecological frameworks. Based on this premise, the objective of this study is to analyze the actions of the Brazilian State, through the Brazilian Navy, from January 2020 to April 2025, aimed at promoting the sustainable development of the Blue Amazon. The relevance of the study lies in the fact that the Blue Amazon represents a strategic asset for Brazil, whose exploitation requires a balance between sovereignty, environmental protection, and economic utilization. To answer the central question, whether there is convergence between the actions of the Brazilian State, through the Navy, and Lars Wedin's Theory of Wealth, a comparative method between theory and reality was adopted, based on bibliographic and documentary research. The analysis focused on official documents such as the National Defense Policy (PND), the National Defense Strategy (END), the National Maritime Policy (PMN), the Navy's Strategic Plan 2040 (PEM 2040), the 11th Sectoral Plan for Marine Resources (PSRM), the Blue Amazon Management System (SisGAAz), and the Brazilian Continental Shelf Survey Plan (LEPLAC). The results demonstrated significant alignment between Wedin's proposed theory and Brazilian institutional actions, highlighting the Brazilian Navy's role as a facilitating force for the sustainable generation of maritime wealth.

Keywords: Blue Amazon. Brazilian Navy. Theory of Strategy of Wealth. Sustainable Development. Maritime Sovereignty.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 - Relações da estratégia marítima .....	56
--	----

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB	-	Águas Jurisdicionais Brasileiras
BID	-	Base Industrial de Defesa
CIRM	-	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CLPC	-	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	-	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
EDM	-	Estratégia de Defesa Marítima
END	-	Estratégia Nacional de Defesa
FDM	-	Fundamentos Doutrinários da Marinha
GTI	-	Grupo de Trabalho Interministerial
IBGE	-	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMO	-	<i>International Maritime Organization</i>
LCM	-	Linhas de Comunicação Marítimas
MB	-	Marinha do Brasil
MD	-	Ministério da Defesa
PEM	-	Plano Estratégico da Marinha
PIB	-	Produto Interno Bruto
PND	-	Política Nacional de Defesa
PNRM	-	Política Nacional para os Recursos do Mar
PSRM	-	Planos Setoriais para os Recursos do Mar
SAR	-	<i>Search and Rescue</i>
SECIRM	-	Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
SisGAAz	-	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
ZOPACAS	-	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>FUNDAMENTOS DE ESTRATÉGIA MARÍTIMA .....</b>	<b>14</b>
2.1	O DOMÍNIO MARÍTIMO.....	15
2.2	PODER NO MAR: ABORDAGENS MARÍTIMA E NAVAL.....	17
2.3	ESTRATÉGIA DE RIQUEZAS DE LARS WEDIN.....	21
<b>3</b>	<b>AÇÕES IMPLEMENTADAS PELO ESTADO BRASILEIRO.....</b>	<b>25</b>
3.1	BASES NORMATIVAS NACIONAIS.....	26
3.2	PLANO ESTRATÉGICO DA MARINHA (PEM 2040) .....	29
3.3	PLANO SETORIAL DE RECURSOS DO MAR (PSRM).....	31
3.4	SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA AMAZÔNIA AZUL (SisGAAz).....	32
3.5	PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA (LEPLAC).....	34
<b>4</b>	<b>ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE A ESTRATÉGIA MARÍTIMA PARA A AMAZÔNIA AZUL® E A TEORIA DE LARS WEDIN.....</b>	<b>37</b>
4.1	O CONTEXTO MARÍTIMO DA AMAZÔNIA AZUL.....	37
4.2	A ESTRATÉGIA DE RIQUEZAS DO BRASIL.....	40
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>47</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>51</b>
	<b>APÊNDICE – GRÁFICO DE MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA 2020- 2024) .....</b>	<b>55</b>
	<b>ANEXO A – RELAÇÕES DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA .....</b>	<b>56</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A crescente valorização dos espaços marítimos no século XXI tem evidenciado a importância da formulação de estratégias que integrem soberania, segurança e sustentabilidade. No caso brasileiro, esse movimento se concretiza em uma área marítima de aproximadamente 5,7 milhões de quilômetros quadrados sob jurisdição nacional, equivalente, em dimensão e importância, à Amazônia terrestre. A essa extensão atlântica, que se projeta para além do litoral e das ilhas oceânicas, e corresponde a cerca de metade da superfície do Brasil, se tem chamado de *Amazônia Azul*<sup>1</sup>.

Rica em biodiversidade, recursos minerais, fontes energéticas e com papel geopolítico relevante, essa região requer políticas públicas e estratégias militares que garantam sua proteção e aproveitamento sustentável, sobretudo no contexto da crescente exploração econômica dos oceanos e da consolidação da chamada economia azul.

Diante dessa realidade estratégica, a Marinha do Brasil (MB) atua como agente central na condução da estratégia marítima nacional. Sua atuação compreende tanto a proteção da soberania quanto a promoção de políticas que favoreçam a governança marítima e a conservação ambiental.

A partir de 2020, instrumentos como o Plano Estratégico da Marinha 2040 (PEM 2040), os Planos Setoriais para os Recursos do Mar (PSRM), o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) e o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) passaram a desempenhar papel relevante no ordenamento das ações do Estado brasileiro no mar, especialmente diante das diretrizes estabelecidas pela Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável (2021–2030).

O objeto de estudo deste trabalho concentra-se na análise comparativa entre as ações implementadas pelo Brasil para o desenvolvimento sustentável na Amazônia Azul, no período de janeiro de 2020 a abril de 2025, e os fundamentos da Teoria de Estratégia de Riquezas, formulada por Lars Wedin em sua obra *Estratégias Marítimas no Século XXI*.

---

<sup>1</sup> A expressão foi usada, originalmente, pelo Comandante da Marinha, em “Tendências/Debates: A outra Amazônia”, Folha de S. Paulo, 26/02/2004 (Vidigal, 2006).

A partir dessa delimitação, a questão de pesquisa que norteia este estudo é: quais são os pontos de convergência entre as ações do Estado brasileiro, por meio da Marinha do Brasil, para o desenvolvimento sustentável na Amazônia Azul e a Teoria de Estratégia de Riquezas descrita por Lars Wedin? A relevância da questão se impõe diante da crescente demanda por políticas que articulem segurança marítima, economia do mar e proteção ambiental, em consonância com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 e com os compromissos assumidos pelo Brasil em fóruns internacionais.

O arcabouço teórico deste trabalho tem como base principal a Teoria de Estratégia de Riquezas, apresentada por Lars Wedin, e é complementado por autores clássicos da doutrina marítima e da estratégia naval, como o Almirante Raoul Castex, Lucien Poirier e Geoffrey Till. Esses autores oferecem fundamentos que possibilitam compreender o papel do poder naval em sua interface com os campos econômico, ambiental e geopolítico.

Este trabalho tem como objetivo geral analisar se as ações desenvolvidas pelo Estado brasileiro, por meio da MB, na Amazônia Azul estão alinhadas aos fundamentos da Teoria de Riquezas de Lars Wedin. Como objetivos específicos, busca-se: identificar referenciais teóricos clássicos quanto ao emprego de estratégias marítimas; analisar as ações preconizadas e efetivamente implementadas pela MB em relação à sustentabilidade ambiental e à economia do mar; e avaliar se há oportunidades de aperfeiçoamento das ações sob a ótica da criação de condições para a geração de riquezas.

Quanto à metodologia empregada, a pesquisa é de natureza qualitativa, com abordagem descritiva e analítica, baseada na técnica comparativa do tipo “teoria versus realidade”. Serão examinados documentos oficiais, diretrizes estratégicas, planos operacionais e programas institucionais da MB bem como obras doutrinárias e publicações científicas que tratam da governança marítima e da sustentabilidade oceânica. A análise busca aferir o grau de aderência entre a teoria de Wedin e a prática institucional brasileira na condução das ações implementadas no período recortado.

A estrutura do trabalho está organizada em cinco capítulos. O capítulo dois apresenta as bases conceituais da estratégia marítima, com ênfase na Teoria de Riquezas e em seus desdobramentos. O capítulo três examina as principais ações empreendidas pelo Estado brasileiro para promover a proteção, o uso sustentável e a valorização estratégica da Amazônia Azul. A atuação do Brasil tem se consolidado por

meio de iniciativas que articulam defesa, desenvolvimento científico, gestão ambiental e presença soberana no mar. A análise foca nos eixos econômico e ambiental, evidenciando como o Estado tem buscado integrar segurança marítima, inovação tecnológica e sustentabilidade na governança dos espaços oceânicos sob jurisdição nacional.

O capítulo quatro realiza a comparação entre teoria e realidade, identificando se há oportunidades de melhorias para a MB e para o Brasil relacionadas à estratégia marítima de riquezas, sobretudo as que dizem respeito ao desenvolvimento sustentável. Por fim, o capítulo cinco apresenta as considerações finais, propondo reflexões e recomendações voltadas à consolidação de uma estratégia marítima brasileira compatível com os desafios contemporâneos para a Amazônia Azul.

## 2 FUNDAMENTOS DE ESTRATÉGIA MARÍTIMA

Este capítulo tem por objetivo apresentar os fundamentos teóricos que sustentam a análise das ações implementadas pelo Estado brasileiro, por meio da Marinha do Brasil, com destaque para a Teoria de Estratégia de Riquezas, proposta por Lars Wedin. Serão abordados conceitos como domínio marítimo, poder marítimo e poder naval, além da contribuição de autores clássicos e contemporâneos da doutrina naval e geopolítica. Tal arcabouço teórico serve de base para a comparação entre a teoria e a realidade institucional brasileira nos capítulos seguintes.

Dessa forma, este estudo analisa a importância do mar para a sociedade e a sua prosperidade tanto para a geração atual como para as futuras. À luz dos novos desafios impostos pela crescente valorização dos espaços oceânicos no século XXI, o mar deixou de ser apenas um local de confronto militar para se consolidar como um eixo estratégico de desenvolvimento e sustentabilidade.

Apesar dos avanços nos sistemas eletrônicos dos navios de guerra contemporâneos, o mar preserva sua natureza imprevisível, continuando a expor os marinheiros a uma variedade de riscos, desafios e oportunidades. Por essa razão, a manutenção da ordem no ambiente marítimo permanece como uma missão contínua da estratégia naval (Wedin, 2015).

Segundo Castex, a ideia de estratégia tem sua base no campo naval em que “a estratégia naval tem por propósito criar, favorecer e aumentar, seja durante a paz ou a guerra, o poder marítimo de um país” (Castex apud Wedin, 2015, p. 108). Logo, o propósito da estratégia marítima implica um aprofundamento sobre o domínio marítimo, o poder do mar e as contribuições da estratégia de riqueza de Lars Wedin, que ganha relevância ao oferecer uma abordagem que conecta segurança, economia e meio ambiente de forma integrada ao espaço marítimo.

Essa perspectiva amplia o entendimento clássico do poder marítimo ao valorizá-lo como instrumento de prosperidade nacional. Ao lado de pensadores como Castex, Poirier e Geoffrey Till, Wedin constrói uma visão estratégica alinhada à complexidade dos tempos atuais. Seu pensamento fornece bases teóricas sólidas para refletir sobre a presença e a atuação do Estado no mar. A Marinha ocupa uma posição singular entre as Forças Armadas por integrar, ao mesmo tempo, a esfera militar e o domínio marítimo. Além de ser um instrumento voltado para a guerra, ela

também é responsável por resguardar os interesses marítimos mais amplos do Estado (Wedin, 2015).

## 2.1 O DOMÍNIO MARÍTIMO

A compreensão contemporânea sobre o mar ultrapassa sua tradicional conotação como barreira natural ou espaço de conflitos navais. O mar, na visão de Lars Wedin, é um elemento vital de desenvolvimento, conexão e prosperidade global, além de defender que o mar constitui uma pré-condição da globalização e se transforma, progressivamente, no verdadeiro eixo de articulação entre os povos, mercados e culturas (Wedin, 2015).

A história marítima do Brasil evidencia que o mar sempre foi uma via de oportunidades e desafios, desempenhando papel central na formação econômica, política e estratégica do país. Desde os tempos coloniais, sua extensão serviu como elo entre continentes, via de comércio e como cenário de disputas e ameaças externas. Com o avanço da globalização e a crescente valorização dos espaços oceânicos, essa dualidade permanece atual e exige constante atenção do Estado brasileiro. Nesse contexto, Vidigal adverte:

Esse mesmo mar, via que ontem trouxe os colonizadores, amanhã pode ser o caminho usado por agressores. É ilusão acreditar que não há ameaças na atualidade. Elas existem e, no que concerne ao mar, seria uma irresponsabilidade ignorar a necessidade de uma Marinha poderosa, capaz de inibir as agressões pela dissuasão ou, falhando esta, de conter os agressores (Vidigal, 2006, p.257).

Um outro fato é que a maritimização do mundo acompanha o avanço da globalização. Para Wedin, o mar é ao mesmo tempo via, meio e espaço geoestratégico essencial. Ele recobre 70% da superfície terrestre, e cerca de um terço da população mundial vive a menos de 100 km da costa, tornando as populações amplamente acessíveis a partir do mar, seja para fins comerciais, diplomáticos ou até militares (Wedin, 2015).

Nesse sentido, compreende-se que a natureza do ambiente marítimo impõe desafios e oportunidades próprias à formulação estratégica. Diferentemente da terra, onde predominam limites territoriais rígidos e linhas defensivas estáticas, o mar oferece liberdade de manobra e uma dinâmica estratégica peculiar. Wedin ressalta

que, ao contrário da ocupação permanente de territórios terrestres, o controle no mar é sempre relativo, instável e momentâneo, exigindo do estrategista naval uma postura mais fluida e adaptativa diante das variáveis que o ambiente impõe (Wedin, 2015).

Na perspectiva geopolítica, Wedin conduz à formulação de três “círculos marítimos” estratégicos: (1) o arquipélago das vilas-mundo, formado por grandes cidades costeiras intensamente conectadas; (2) as zonas econômicas exclusivas (ZEE), onde os Estados exercem direitos sobre os recursos naturais; e (3) as grandes rotas marítimas internacionais, por onde transita a maior parte do comércio global. Esses círculos se entrelaçam, evidenciando a importância do mar como elemento logístico e econômico imprescindível (Wedin, 2015).

Segundo o britânico Geoffrey Till, o conceito moderno de controle do mar evoluiu a partir da noção clássica de “domínio do mar”, associada à era das grandes esquadras de batalha. Nesse contexto, a comparação entre os poderes navais de países era utilizada como referência estratégica para o confronto direto, o que moldou durante séculos a arquitetura das marinhas de guerra (Till, 2006).

Entretanto, Wedin alerta para o fato de que o mar, apesar de sua importância, ainda é em grande parte desconhecido. Apenas cerca de 10% dos fundos oceânicos foram explorados. Esta realidade impõe limites significativos à segurança, à ciência e ao aproveitamento sustentável dos recursos marítimos. A subexploração, portanto, representa uma vulnerabilidade tanto estratégica quanto ambiental (Wedin, 2015).

Um outro ponto é a questão de observar que o conceito de “domínio do mar” deve ser repensado: não se trata mais apenas de controlar linhas de comunicação, mas de proteger infraestruturas críticas, explorar recursos e assegurar um ambiente marítimo seguro frente a ameaças não convencionais como pirataria, terrorismo e crimes transnacionais (Wedin, 2015).

Nesse sentido, é ingênuo pensar que, no cenário contemporâneo, o oceano deixou de representar um potencial zona de vulnerabilidade. A mesma rota que, no passado, permitiu o avanço da colonização, hoje pode servir de acesso para forças hostis, caso o país não esteja devidamente preparado para garantir sua soberania sobre esse imenso espaço.

Till (2018) argumenta que as potências marítimas historicamente foram capazes de explorar os atributos do mar tanto como estoque de recursos, na forma de calorias de peixe, petróleo e gás, quanto como meio de transporte estratégico. A

facilidade de acesso ao transporte aquático, especialmente o marítimo, foi essencial para o crescimento urbano e o fortalecimento do poder estatal.

Esse fato se deve não apenas pela ampliação da base energética e alimentar, mas também pela diversificação e circulação de bens, o que resultou em maior qualidade de vida e expansão demográfica. Por essas razões, proteger a capacidade de utilização do mar como recurso vital, seja em sua dimensão produtiva (estoque) ou logística (fluxo), tornou-se um dos fundamentos do poder marítimo moderno (Till, 2018).

Wedin conclui que a importância estratégica do mar vai muito além da visão castexiana tradicional. A citação de Castex de que “o oceano é apenas o caminho que une os Estados e onde eles se confrontam” é considerada, por ele, insuficiente no mundo contemporâneo (Castex apud Wedin, 2015, p.84). Hoje, o mar é simultaneamente recurso, arena de poder, vetor logístico e espaço vital para o futuro da humanidade.

## 2.2 PODER NO MAR: ABORDAGENS MARÍTIMA E NAVAL

Falar sobre poder marítimo e poder naval é, antes de tudo, entender como os países se relacionam com o mar, seja para proteger suas fronteiras, garantir sua soberania ou promover o desenvolvimento nacional. Ainda que muitas vezes esses termos sejam usados como sinônimos, há uma diferença importante entre eles.

Speller (2024) explica que o conceito de poder marítimo, amplamente utilizado na doutrina militar contemporânea, envolve uma conexão estreita com o setor marítimo civil. De natureza abrangente, o poder marítimo compreende todas as formas de utilização do mar, tanto civis quanto militares, e pode ser entendido como a capacidade de exercer influência militar, política e econômica a partir do uso do mar.

Para o autor, esse poder abrange não apenas as capacidades militares baseadas no mar, como navios e submarinos, mas também ativos terrestres, sistemas cibernéticos e espaciais, que podem ou não estar sob responsabilidade da Marinha, além de incluir elementos civis como infraestrutura portuária, navegação mercante e seguros marítimos (Speller, 2024).

No contexto da Marinha do Brasil (MB), a compreensão do poder marítimo está diretamente vinculada à projeção dos interesses nacionais no ambiente marítimo e

fluvial. De acordo com a publicação EMA 301 - Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM), essa concepção é expressa de forma clara:

O Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os Objetivos Nacionais (Brasil, 2023a, p. 1-3).

Essa definição reforça a ideia de que o poder marítimo brasileiro extrapola a mera presença militar nos mares, englobando aspectos amplos da atuação do Estado, desde o uso estratégico das vias navegáveis até o aproveitamento econômico dos recursos marinhos. Assim, o mar é percebido tanto como um vetor de segurança quanto como um espaço de potencial econômico, cultural e político para a nação.

Dentro dessa estrutura abrangente do poder marítimo, a MB delimita o conceito de poder naval, conferindo-lhe um papel específico dentro da expressão militar do Estado. Segundo a FDM:

O Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando contribuir para a conquista e a manutenção dos Objetivos Militares e Setoriais de Defesa, decorrentes dos Objetivos Nacionais de Defesa, identificados na Política Nacional de Defesa (PND), conforme as diretrizes estabelecidas pela Estratégia Nacional de Defesa (END) (Brasil, 2023a, p. 1-4).

Esse trecho evidencia o papel do Poder Naval como braço armado do Estado no mar, sendo fundamental para assegurar a soberania e a defesa dos interesses brasileiros nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)<sup>2</sup>. Além disso, sua atuação se estende a ambientes litorâneos e até áreas terrestres específicas, sempre em consonância com os objetivos estratégicos definidos pelas políticas nacionais de defesa.

Complementando essa visão, a FDM detalha a composição material e organizacional do poder naval, ressaltando sua complexidade e abrangência em que

---

<sup>2</sup> “Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)” compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não-vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer (Brasil, 2022, Art. 1º).

“o Poder Naval compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa” (Brasil, 2023a, p. 1-4).

Dessa forma, o Poder Naval não se resume aos navios ou ao efetivo militar embarcado. Pelo contrário, sua eficácia depende da integração entre plataformas operacionais, logística, comando e controle, além das capacidades administrativas que garantem a prontidão e a continuidade das operações navais. Trata-se, portanto, de uma estrutura sistêmica, cujo bom funcionamento é essencial para que a MB cumpra seu papel na defesa da Amazônia Azul e na promoção dos interesses nacionais no mar.

Alfred T. Mahan destacou, no final do século XIX, a importância do domínio dos mares para a ascensão das grandes potências. Em seu famoso livro *The Influence of Sea Power upon History (1660–1783)*, Mahan argumenta que o poder naval termina sempre, ao final, vencendo o poder terrestre. Porém, ele afirma que os bloqueios e as batalhas decisivas são os principais métodos da guerra naval, pois a missão prioritária de uma esquadra é destruir ou paralisar a esquadra adversa para garantir o domínio do mar (Wedin, 2015).

Alguns anos depois, Julian Corbett trouxe uma visão mais flexível. Para ele, o mar é, antes de tudo, um caminho, uma via de comunicação estratégica. Corbett (2005) cita que o poder naval não serve apenas para batalhas navais, mas também para apoiar objetivos políticos mais amplos, controlar rotas, isolar inimigos ou apoiar aliados. Ele deixa claro: o mar não precisa ser controlado o tempo todo, mas sim nos momentos e lugares certos. No livro *Some Principles of Maritime Strategy*, Corbett define:

Por estratégia marítima entendemos os princípios que regem uma guerra em que o mar é um fator substancial. A estratégia naval é apenas a parte dela que determina movimentos da frota quando a estratégia marítima determinou qual o papel da frota deve jogar em relação à ação das forças terrestres (Corbett, 2005, p.15).

Para Till, o poder marítimo pode ser compreendido como a capacidade de exercer influência a partir do mar, seja por meios militares, diplomáticos ou econômicos. Essa influência não está restrita ao confronto armado, mas se manifesta na projeção de presença e na capacidade de agir estrategicamente em espaços marítimos (Till, 2006).

Já em tempos mais recentes, o cientista político Joseph Nye trouxe um olhar mais contemporâneo, ao propor os conceitos de *hard power* e *soft power*, em que o poder pode ser exercido não apenas pela força ou coerção, formas de *hard power*, como o poder naval, mas também pela atração e cooperação, características do *soft power* (Nye, 2004). Dessa forma, ações como a diplomacia naval, operações humanitárias e a proteção ambiental podem ser instrumentos eficazes de influência no cenário internacional.

Complementando essa visão, Richard Harding, afirma que o poder marítimo moderno deve ser pensado de forma integrada. Para ele, a flexibilidade operacional de uma marinha está condicionada a diversos fatores interdependentes, tanto internos quanto externos à própria instituição. Entre esses fatores, destacam-se os aspectos financeiros, a eficiência da administração central, a quantidade e a qualidade dos recursos marítimos disponíveis, como navios, marinheiros e oficiais, além da infraestrutura naval e da qualidade das decisões políticas e estratégicas tomadas no âmbito naval (Harding, 1999).

A necessidade de uma doutrina estratégica, que abarque não apenas a defesa, mas também as dimensões econômica, ambiental e diplomática, torna-se primordial. Essa ampliação de escopo exige o fortalecimento do papel das marinhas, não apenas como instrumentos de combate, mas como agentes de integração e de presença do Estado no mar. Nesse sentido, a Marinha assume funções permanentes como vigilância, monitoramento ambiental, proteção de rotas e apoio a políticas de desenvolvimento sustentável que precisam ser pensadas dentro de uma concepção abrangente de “poder marítimo total” (Wedin, 2015).

Assim, podemos dizer que o poder marítimo constitui a ampla estrutura de sustentação sob a qual se abrigam todas as atividades relacionadas ao mar, enquanto o poder naval é a ferramenta que protege e projeta essas atividades. Um país que deseja ser forte e soberano no mar precisa saber equilibrar esses dois elementos, investindo não apenas em navios de guerra, mas também em educação, ciência, tecnologia, meio ambiente e integração com a sociedade.

A partir dessa compreensão ampliada do poder marítimo e naval, que envolve não apenas a capacidade de projeção militar, mas também o domínio das vias de comunicação, do comércio e dos recursos oceânicos, torna-se possível aprofundar a proposta teórica de Lars Wedin, que sistematiza essas dimensões sob a perspectiva

da estratégia de riquezas, articulando segurança, desenvolvimento sustentável e inserção estratégica no cenário internacional.

### 2.3 ESTRATÉGIA DE RIQUEZAS DE LARS WEDIN

A compreensão da estratégia marítima no século XXI exige uma abordagem que integre diferentes dimensões do poder nacional, militar, econômica, ambiental, científica e diplomática, sobretudo quando se trata da gestão dos espaços oceânicos. A teoria de Estratégia de Riquezas, proposta por Lars Wedin, constitui o eixo central deste referencial teórico, sendo reforçada pelas doutrinas de pensadores clássicos e contemporâneos como Raoul Castex, Lucien Poirier e Geoffrey Till.

Em sua obra *Estratégias Marítimas no Século XXI*, Lars Wedin apresenta a estratégia marítima como a ciência e a arte de empregar forças para alcançar objetivos políticos no domínio marítimo, sendo hierarquicamente superior à estratégia naval, que está centrada no uso de forças aeronavais, incluindo submarinos, como instrumento de apoio à estratégia marítima. Para o autor, a estratégia marítima possui dupla vocação: desenvolver os elementos que constituem o poder marítimo e utilizá-los estrategicamente em favor dos interesses políticos e de defesa do Estado (Wedin, 2015). Conforme ilustrado na figura 1 do Anexo A, essa estratégia se desdobra em três componentes complementares:

- Estratégia de Riquezas: voltada à valorização, exploração e proteção dos recursos do mar;
- Estratégia de Meios: ligada ao desenvolvimento de capacidades logísticas, tecnológicas e humanas; e
- Estratégia Naval: relacionada à projeção do poder militar e à segurança marítima.

Entre essas, destaca-se a estratégia de riquezas, que, segundo a tipologia proposta por Lars Wedin, tem como propósito essencial potencializar os resultados da estratégia econômica nacional no domínio marítimo, além de reconhecer que a geração de riquezas no mar deve respeitar os marcos legais e ecológicos, tanto em nível interno quanto internacional, de modo a garantir que o desenvolvimento econômico esteja sempre alinhado às exigências de sustentabilidade e legitimidade jurídica (Wedin, 2015).

Para Wedin (2015) essa estratégia pressupõe ainda a existência de uma coordenação interministerial eficaz, uma visão de longo prazo, investimentos em ciência e tecnologia, infraestrutura portuária, proteção ambiental e a articulação de esforços civis e militares. Assim sendo, essa visão integrada reforça a importância de alinhar ciência, infraestrutura e defesa em prol do desenvolvimento sustentável na Amazônia Azul.

Cabe-lhe prover as condições estruturais, institucionais, educacionais e de segurança que favoreçam a atuação eficiente e sustentável dos atores econômicos. Para isso, Wedin (2015) propõe a articulação com outras estratégias complementares:

- Estratégia integral, com foco no *Crescimento Azul*<sup>3</sup> como prioridade nacional;
- Estratégia industrial, voltada à construção de infraestrutura portuária, naval e energética;
- Estratégia econômica, que favoreça a competitividade da marinha mercante e pesqueira, incluindo incentivos tributários e financeiros;
- Estratégia moral, que fortaleça o vínculo da população com o mar e sua cultura;
- Estratégia diplomática, que influencie positivamente as normas internacionais, promovendo o uso sustentável e legal dos mares;
- Estratégia educacional, capaz de formar mão de obra qualificada para os setores marítimos; e
- Estratégia naval, responsável pela ordem, proteção e salvaguarda do mar diante de ameaças humanas ou naturais.

O pensamento de Wedin encontra ressonância na obra de Raoul Castex, notável estrategista francês do século XX. Castex destaca o papel histórico do mar como vetor de poder, comércio e acumulação de riquezas, além de ser citada na obra do autor a tese inspiradora de Walter Raleigh, “Quem comanda o mar, comanda o comércio; quem comanda o comércio, toma posse da riqueza do mundo e, conseqüentemente, domina o próprio mundo” (Wedin, 2015, p.134).

Segundo Wedin (2015), Castex também observa que, com a Revolução Industrial, o mar passou a ser essencial para o desenvolvimento das nações, consolidando-se como via de transporte vital para as grandes economias. Em sua visão, o poder marítimo não se restringe ao aspecto militar, mas compreende uma combinação entre presença naval, comércio, economia e política. Esse pensamento

---

<sup>3</sup> Denominada pela União Europeia (UE) como uma estratégia de longo prazo visando a apoiar o crescimento de todo o setor marítimo (Wedin, 2015, p.122).

reforça a ideia de que o domínio estratégico da Amazônia Azul exige mais do que poderio militar, exige presença constante, infraestrutura, integração econômica e visão política.

Lucien Poirier, outro renomado teórico francês, propõe o conceito de estratégia integral, que em linhas gerais está relacionada à definição “castexiana” da estratégia geral: “Essa estratégia é a arte de conduzir, em tempo de guerra e em tempos de paz, todas as forças e todos os meios de luta de uma nação. Essa estratégia geral, atributo essencial do governo, é a verdadeira estratégia de defesa nacional” (Poirier apud Wedin, 2015, p. 120).

A teoria de Poirier reforça o argumento de Wedin ao indicar que a estratégia de riquezas não pode ser isolada: ela precisa estar inserida em um projeto nacional de longo prazo, com sinergia entre os setores de defesa, ciência, meio ambiente, indústria e relações exteriores. Tal integração ainda é um desafio a ser superado no caso brasileiro, conforme será analisado nos capítulos seguintes.

Till (2018) oferece uma leitura moderna e dinâmica do conceito de poder marítimo, dividindo-o entre dois grandes modelos: o Mahaniano: ênfase na batalha decisiva e supremacia naval, em que o mar é um espaço de combate, onde o objetivo principal é destruir a frota inimiga para controlar as rotas marítimas; e o Corbettiano: ênfase na manobra e no uso estratégico do mar como via de comunicação, em que o controle do mar é relativo e temporal, não absoluto.

O autor também argumenta que, no mundo atual, o mar deve ser protegido em vez de controlado. A sua teoria reforça a dimensão prática e política da estratégia de riquezas, ao mostrar que o mar deve ser visto como um espaço compartilhado, fonte de riquezas e arena de interesses diversos, o que exige capacidade de governança e presença soberana (Till, 2018). Portanto, o Brasil, ao adotar políticas como a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)<sup>4</sup> e o Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM), aproxima-se desse modelo.

Em relação a Lars Wedin (2015), quando aplicada ao contexto brasileiro, essa teoria fornece um sólido arcabouço conceitual para avaliar a atuação do Estado na Amazônia Azul. O Brasil, com sua extensa plataforma continental e diversidade de

---

<sup>4</sup> Estabelecida em 1986 por Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas, a ZOPACAS integra 24 países litorâneos ao Atlântico Sul, sendo um fórum de concertação que busca criar condições para que as rivalidades extra-regionais não venham afetar as relações econômicas e políticas nesse espaço geopolítico (Brasil, 2020a).

recursos marinhos, encontra na estratégia de riquezas uma orientação valiosa para integrar defesa, desenvolvimento e sustentabilidade e exige dessa estratégia mais do que discursos, demandando ações interministeriais coordenadas, investimentos de longo prazo e sinergia entre setores civis e militares.

Dessa forma, a articulação das ideias de Wedin, Castex, Poirier e Till fornece uma estrutura teórica ampla e integrada para a análise da estratégia marítima brasileira. Enquanto Wedin oferece o conceito central da estratégia de riquezas, Castex reforça a relação entre mar, poder e economia; Poirier contribui com a noção de integração nacional estratégica; e Till atualiza o conceito de poder marítimo para um mundo multilateral, ambientalmente consciente e economicamente competitivo.

### 3 AÇÕES IMPLEMENTADAS PELO ESTADO BRASILEIRO

Este capítulo tem como finalidade apresentar e analisar as principais ações e instrumentos empregados pelo Estado brasileiro, por meio da Marinha do Brasil, no contexto da Amazônia Azul no período de janeiro de 2020 a abril de 2025, em que serão abordados os fundamentos normativos e operacionais que estruturam essa atuação. A análise enfoca as dimensões econômica e ambiental da estratégia marítima e visa estabelecer as bases para a comparação com a Teoria de Riquezas de Lars Wedin, que será desenvolvida no capítulo seguinte.

Em nível nacional, a responsabilidade pela governança dos espaços marítimos está centralizada na Marinha do Brasil. Tal atribuição decorre de dispositivos legais, como a Lei nº 9.537/1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, e da Portaria Normativa nº 3/2022 do Ministério da Defesa, que conferem à Marinha o status de Autoridade Marítima, cabendo-lhe a coordenação, fiscalização e regulamentação das atividades no mar. Em virtude dessa condição, os programas e projetos descritos e analisados ao longo deste capítulo são concebidos e executados com escopo nacional, assumindo papel estruturante na política marítima do Brasil.

A Amazônia Azul figura como uma zona de importância estratégica para o Brasil, especialmente no que tange à preservação dos recursos naturais localizados em suas águas, no leito e no subsolo marinho sob jurisdição nacional. Para garantir a defesa desses interesses, a dissuasão se apresenta como a postura estratégica inicial mais adequada, reforçando o compromisso do País com a soberania e a proteção de seu patrimônio marítimo. Nesse contexto, destacam-se a Política Nacional de Defesa (PND) e a Estratégia Nacional de Defesa (END) (Brasil, 2024a).

Além disso, o Plano Estratégico da Marinha do Brasil (PEM 2040) é um instrumento de planejamento de alto nível que visa orientar, com base na visão de futuro, o preparo e o emprego do Poder Naval, considerando os desafios contemporâneos e a necessidade de proteger os interesses nacionais nos espaços marítimos e fluviais sob jurisdição brasileira, além de reforçar o papel da MB como vetor de soberania, presença e dissuasão na Amazônia Azul.

De acordo com o XI Plano Setorial para os Recursos do Mar, as ações propostas buscam atender aos objetivos da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) por meio da promoção da pesquisa científica, inovação tecnológica e uso

sustentável dos recursos marinhos, tanto vivos quanto não vivos. O Plano também prevê medidas para combater a poluição, promover o monitoramento oceanográfico e climático, e fomentar a formação de profissionais especializados em Ciências do Mar. Enfatiza a importância da economia azul<sup>5</sup>, da governança do espaço marítimo e da difusão da cultura oceânica (Brasil, 2025a).

O SisGAAz é considerado um programa estratégico prioritário para a Marinha do Brasil, por sua relevância na proteção da Amazônia Azul e na consolidação da soberania marítima nacional. Além de sua função defensiva, o sistema apresenta expressivo potencial para fomentar o desenvolvimento econômico e tecnológico do país, atuando ainda como instrumento de estímulo à geração de empregos qualificados (Brasil, 2020b).

Por fim, o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) consagra uma das mais expressivas vitórias diplomáticas e científicas do País, ao ampliar pacificamente os limites de sua plataforma continental com base em dados técnicos e na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CIRM, 2025).

Esses instrumentos revelam uma abordagem integrada e moderna da presença marítima brasileira, que articula segurança, ciência, diplomacia e sustentabilidade em um projeto nacional de longo prazo.

### 3.1 BASES NORMATIVAS NACIONAIS

A PND, em conjunto com a END, constitui o arcabouço normativo de mais alto nível do Estado brasileiro voltado à salvaguarda da soberania e dos interesses nacionais. Tais documentos não apenas expressam a visão do País sobre sua segurança e inserção internacional, mas também orientam o preparo e o emprego do Poder Nacional, especialmente no que se refere ao domínio marítimo da Amazônia Azul.

---

<sup>5</sup> Conceito dinâmico que abrange princípios e práticas que visam à exploração responsável e equilibrada do oceano, com foco na conservação da biodiversidade e nos serviços ecossistêmicos, garantindo não somente o desenvolvimento econômico, mas que os benefícios gerados sejam distribuídos de forma justa e que as comunidades costeiras e dependentes dos recursos marinhos sejam envolvidas e beneficiadas. Se, por um lado, instrumenta as atividades marítimas e o uso dos recursos e serviços marinhos com base nos princípios da sustentabilidade ambiental e justiça social, por outro, provoca crescente preocupação com a saúde dos oceanos, principalmente para assegurar tais serviços às futuras gerações (Brasil, 2025a).

Ao reconhecer que “a defesa do País é indissociável de seu desenvolvimento” (Brasil, 2024b, p. 11), a PND prevê que segurança e prosperidade caminham juntas. Isso é particularmente sensível na região da Amazônia Azul, espaço marítimo cuja riqueza em recursos naturais, como petróleo, gás, biodiversidade e rotas comerciais estratégicas, impõe ao Brasil o desafio de garantir sua soberania frente a interesses exógenos e a ameaças transnacionais.

A END complementa a PND ao indicar que “a exploração e exploração da Amazônia Azul e a utilização das linhas de comunicação marítimas do Atlântico Sul continuarão a ser vitais para o desenvolvimento do Brasil” (Brasil, 2024b, p. 33). A segurança marítima, portanto, torna-se prioridade estratégica, demandando investimentos em capacidades de dissuasão, controle, monitoramento e presença naval permanente.

Nesse sentido, destaca-se o papel da Marinha do Brasil, que deve estruturar-se com meios capazes de detectar e neutralizar ameaças nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), mantendo a segurança das linhas de comunicação e contribuindo para a dissuasão (Brasil, 2024b). A Marinha é encarregada não apenas da vigilância das AJB, mas também da projeção do poder naval sobre áreas de interesse, o que inclui a proteção de arquipélagos e ilhas oceânicas, além de atividades de busca, salvamento e cooperação internacional (Brasil, 2024b).

Outro aspecto relevante da END é o reconhecimento da interdependência entre soberania e autonomia tecnológica. O fortalecimento da Base Industrial de Defesa (BID), com foco em produtos de uso dual e tecnologias críticas, visa reduzir a dependência externa e fomentar o desenvolvimento científico e industrial nacional. Como afirmado no documento, “investir em defesa significa garantir a soberania, promover o desenvolvimento científico e tecnológico e estimular o crescimento do País” (Brasil, 2024b, p. 41).

A PND ainda ressalta que o Atlântico Sul, apesar de ser uma Zona de Paz e Cooperação, “tem apresentado crescimento de ilícitos transnacionais, pesca predatória, crimes ambientais e a presença de países que dela não fazem parte” (Brasil, 2024b, p. 17). Esse contexto exige que o Brasil projete poder e fortaleça sua presença estratégica na região por meio de cooperação com os países costeiros africanos e sul-americanos, articulando defesa, diplomacia e desenvolvimento.

Vale ressaltar que a governança da Amazônia Azul demanda uma abordagem integrada, que combine instrumentos de dissuasão com ações preventivas e

colaborativas. E nesse entendimento, a END afirma que a segurança marítima deve ser promovida em “ambiente de cooperação com países liminhos do Atlântico Sul, principalmente por meio de suas Marinhas” (Brasil, 2024a, p.33), o que reforça a importância da interoperabilidade e da diplomacia naval como instrumentos para a estabilidade regional.

Além disso, a mobilização da sociedade civil é apontada como condição essencial para a consolidação de uma cultura de defesa, em que a PND estabelece como um de seus objetivos ampliar “o envolvimento da sociedade brasileira nos assuntos de Defesa Nacional” (Brasil, 2024b, p. 21), promovendo maior consciência sobre os desafios da soberania marítima e o papel das Forças Armadas no século XXI.

Recentemente, a promulgação do Decreto nº 12.481/2025<sup>6</sup>, que institui a nova Política Marítima Nacional (PMN), representa um avanço estratégico na governança do espaço oceânico brasileiro. Coordenada pela MB, por meio de um Grupo de Trabalho Interministerial, a PMN introduz diretrizes para o uso sustentável da Amazônia Azul, promovendo o fortalecimento da indústria naval, o desenvolvimento científico e a proteção ambiental.

Com ênfase em inovação, soberania, economia azul e mentalidade marítima, a nova política reposiciona o Brasil como ator relevante no Atlântico Sul e busca consolidar uma visão nacional de longo prazo para o mar. A proposta articula dimensões econômicas, ambientais, educacionais e geopolíticas, promovendo uma gestão transversal dos recursos marinhos e ampliando o protagonismo estratégico do país no cenário internacional (MB, 2025).

Conforme afirma o Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), Almirante de Esquadra Arthur Fernando Bettega Corrêa:

A nova Política Marítima Nacional transforma esse patrimônio que é a Amazônia Azul em oportunidades concretas: empregos sustentáveis, inovação científica, segurança nacional e proteção ambiental. Nosso destino navega pelos mares brasileiros, conectando desenvolvimento e sustentabilidade para a presente e as futuras gerações (Marinha do Brasil, 2025).

Por fim, a PND, a END e a PMN não apenas estruturam as diretrizes militares e diplomáticas do Brasil, mas também oferecem os fundamentos para consolidar a

---

<sup>6</sup> Institui a Política Marítima Nacional (Brasil, 2025b).

Amazônia Azul como um território estratégico, integrando segurança, ciência, tecnologia e sustentabilidade em prol de um projeto nacional de longo prazo.

### 3.2 PLANO ESTRATÉGICO DA MARINHA

O Plano Estratégico da Marinha do Brasil (PEM 2040) ressalta a urgência de despertar na sociedade brasileira uma conscientização sobre o valor estratégico dos mares e das águas interiores. Estes espaços não são apenas vias de comunicação e transporte, mas representam também vastas reservas de recursos naturais e biodiversidade. Assim, conforme exposto no PEM “as AJB devem ser protegidas e preservadas, como patrimônio para as futuras gerações e para sua exploração socioeconômica sustentável” (Brasil, 2020a, p.13).

Estruturado em torno de Objetivos Navais (OBNAV) e Ações Estratégicas Navais (AEN), o PEM articula-se com documentos fundamentais da Defesa Nacional como a PND, a END e o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), e busca integrar os planejamentos orçamentários e operacionais da Marinha com as metas do Plano Plurianual (PPA) (Brasil, 2020a).

Sob a perspectiva da estratégia marítima voltada à defesa, a Marinha do Brasil se orienta por um documento de grande relevância que é a Estratégia de Defesa Marítima (EDM). Essa publicação representa o mais alto direcionamento estratégico da Força no que se refere ao preparo e ao emprego do poder naval, fornecendo as bases para que a Instituição enfrente os desafios que se delineiam no cenário atual e futuro (Brasil, 2023b).

Na EDM é apresentado o Conceito Estratégico, estruturado segundo uma lógica amplamente reconhecida no campo da estratégia: a tríade Fins, Maneiras e Meios (*Ends + Ways + Means*). Esse modelo permite uma organização objetiva e funcional do pensamento estratégico, sendo dividido da seguinte forma: os Fins correspondem aos Objetivos Estratégicos que se busca alcançar; as Maneiras dizem respeito às Posturas Estratégicas implementadas para atingir esses fins; e os Meios representam as Capacidades Estratégicas disponíveis para viabilizar a ação planejada (Brasil, 2023b).

Em relação ao PEM 2040, o documento destaca a importância da Amazônia Azul e a necessidade de proteção das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) frente a ameaças estatais e não estatais, ao mesmo tempo em que promove o uso sustentável

dos recursos naturais marinhos, como petróleo, gás natural e biodiversidade. O desenvolvimento sustentável é apontado como premissa essencial para a consolidação de um Poder Marítimo respeitado, eficaz e estrategicamente orientado (Brasil, 2020a).

A noção de sustentabilidade no PEM 2040 deve levar em consideração o fato de medidas que restringem a exploração de recursos marinhos poderem impactar negativamente no desenvolvimento de um Poder Marítimo. A defesa do meio ambiente marinho é destacada como uma função estratégica do Poder Marítimo, que deve garantir o equilíbrio entre exploração econômica e preservação ambiental. O plano propõe que o gerenciamento do espaço costeiro seja orientado por práticas que conciliem a geração de energias limpas, o turismo, a aquicultura e o aproveitamento biotecnológico dos mares, com ações de fiscalização e proteção (Brasil, 2020a).

Outro elemento importante é o fortalecimento da mentalidade marítima, sendo um componente imaterial do Poder Marítimo e que está diretamente ligado à cultura, ao caráter do povo e à percepção coletiva do mar como parte integrante da identidade nacional. A mentalidade marítima precisa ser estimulada desde a base, com ações que fortaleçam nos brasileiros, tanto os civis quanto os militares, o sentimento de pertencimento à comunidade marítima. Tal percepção compartilhada favorece o engajamento e a sinergia entre os diversos atores do setor, contribuindo para o fortalecimento efetivo do Poder Marítimo do Brasil (Brasil, 2020a).

No tocante à defesa, o PEM 2040 apresenta o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) como ferramenta fundamental para assegurar a soberania nacional e garantir a proteção dos recursos estratégicos marinhos. Trata-se de um sistema integrado de monitoramento, com capacidade dual, civil e militar, capaz de prover consciência situacional e apoiar decisões operacionais em tempo real. Sua implementação é diretamente relacionada à proteção ambiental e à resposta a emergências (Brasil, 2020a).

Em suma, o PEM 2040 oferece uma abordagem inovadora ao estabelecer a sustentabilidade como pilar da estratégia marítima nacional. A integração entre segurança, ciência, tecnologia e meio ambiente reforça a visão de que o desenvolvimento do Poder Marítimo brasileiro deve ser conduzido com responsabilidade ecológica, visão de longo prazo e articulação entre os diversos atores estatais e da sociedade civil.

### 3.3 PLANO SETORIAL DE RECURSOS DO MAR

O XI PSRM, instituído pelo Decreto nº 12.363/2025<sup>7</sup>, consolida-se como instrumento essencial à implementação da PNRM, apresentando um arcabouço integrador que articula os setores civil, militar, científico e governamental em prol da governança marítima. Seu escopo contempla desde o uso sustentável dos recursos marinhos vivos e não vivos, até o fortalecimento da mentalidade marítima e da cultura oceânica, promovendo uma visão abrangente e multidisciplinar (Brasil, 2025a).

A Amazônia Azul é considerada pelo XI PSRM como uma prioridade estratégica para o desenvolvimento sustentável do País, incluindo ilhas oceânicas, zona costeira, ZEE e a Plataforma Continental, numa perspectiva integrada com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas (ONU), especialmente o ODS 14 - Vida na Água. O XI PSRM também se alinha à Estratégia Federal de Desenvolvimento 2020-2031, servindo como meio de comunicação das políticas marinhas à sociedade (Brasil, 2025a).

Nesse contexto, destaca-se o incentivo à pesquisa científica e ao monitoramento ambiental, bem como a implantação do Planejamento Espacial Marinho (PEM), fundamentais para a gestão de base ecossistêmica e para a manutenção dos modos de vida e culturas das comunidades costeiras (Brasil, 2025a).

O Planejamento Espacial Marinho (PEM) deve ter como premissa fundamental o mapeamento das vulnerabilidades ambientais e socioeconômicas presentes nos espaços oceânicos, orientando o uso racional e equilibrado do mar com base no conhecimento científico. Nesse contexto, destaca-se o papel estratégico SisGAAz, cuja função de vigilância e monitoramento marinho é essencial para garantir a segurança das atividades, a proteção dos ecossistemas e a soberania nacional sobre os recursos marítimos (Turra, 2024).

Importante destacar que o XI PSRM contempla uma série de ações voltadas à exploração sustentável dos recursos marinhos, como o Proilhas, que visa desenvolver pesquisa científica em ilhas oceânicas e suas adjacências, com metas que incluem a instalação de estação científica em Fernando de Noronha e manutenção da presença brasileira em São Pedro e São Paulo (Brasil, 2025a). Tais medidas reforçam a soberania nacional e geram dados estratégicos para a gestão marinha.

---

<sup>7</sup> Aprova o XI Plano Setorial para os Recursos do Mar (Brasil, 2025c).

O Programa Revimar, coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente, prioriza o monitoramento e conservação da biodiversidade marinha por meio da implantação de plataformas de dados e articulação de redes de pesquisa (Brasil, 2025a). Complementarmente, a Ação Aquipesca busca fomentar a aquicultura e a pesca sustentável, com metas ambiciosas de cadastramento, fiscalização e promoção de boas práticas (Brasil, 2025a).

No âmbito da economia azul, o XI PSRM preconiza uma estratégia nacional baseada em conhecimento científico e justiça social, propondo a criação de banco de dados, oficinas temáticas e parcerias internacionais para consolidar um modelo de crescimento que concilie desenvolvimento e conservação (Brasil, 2025a).

Além disso, o XI PSRM dedica ênfase especial à promoção da cultura oceânica e da mentalidade marítima como elementos estruturantes da governança dos oceanos. A ação Promar prevê o aumento da inclusão de temas como Amazônia Azul e economia azul nos livros didáticos e nos mapas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), além de ampliar a difusão do tema por redes sociais, exposições e publicações (Brasil, 2025a).

Dessa maneira, a formação de recursos humanos também é priorizada por meio da Ação PPG-Mar, com metas de titulação de graduados, mestres e doutores em Ciências do Mar, além da produção de material didático e experiências embarcadas. O desenvolvimento da mentalidade marítima é tratado não apenas como desafio educacional, mas como base de uma consciência nacional sobre o valor estratégico do mar para a vida e a soberania do País (Brasil, 2025a).

Em síntese, o XI PSRM articula ciência, governança, cultura e desenvolvimento em uma estratégia de valorização do mar como bem público e ativo estratégico. Ele representa não apenas um plano de Governo, mas uma política de Estado com capacidade de moldar o futuro do Brasil como potência marítima sustentável, comprometida com a conservação dos oceanos, a justiça social e a projeção internacional baseada no conhecimento e na responsabilidade ambiental.

### 3.4 SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA AMAZÔNIA AZUL

O Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) representa uma das principais iniciativas estratégicas da Marinha do Brasil para proteção da Amazônia Azul, um espaço com imenso valor geopolítico, econômico e ambiental. Essa região

abriga atividades essenciais como pesca, exploração de petróleo, bioenergia, transporte marítimo e turismo, exigindo uma resposta articulada do Estado brasileiro para assegurar sua soberania e sustentabilidade (Brasil, 2020b).

Abrangendo uma área de aproximadamente 22 milhões de km<sup>2</sup>, o SisGAAz cobre também a zona de busca e salvamento (SAR) e demais áreas estratégicas no Atlântico Sul. Ele possibilita à Marinha agir de forma rápida frente a agressões, ameaças ou ilegalidades, utilizando sistemas integrados como radares, sensores, satélites e bancos de dados como o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS) e o Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT) (Brasil, 2020b).

Nesse sentido, segundo Vidigal:

É nossa a tarefa de usar e proteger o nosso mar e aqueles que o usam; é nossa a tarefa de prevenir a degradação do nosso oceano; e é nosso, ainda, o dever de defender o que nos pertence, no esforço que for necessário, espiritual e material, mental e militar, impondo, da forma que a história nos indicar, a nossa soberania absoluta sobre esse legado (Vidigal, 2006, p. 31).

A implementação do sistema tem ocorrido de forma gradual, iniciando-se com um projeto-piloto na Baía de Guanabara, com foco posterior em regiões mais amplas do litoral fluminense, até alcançar zonas de patrulhamento de longo alcance, a cerca de 200 milhas náuticas da costa, com a incorporação de radares *Over The Horizon* (OTH)<sup>8</sup>. De acordo com o Capitão de Mar e Guerra Maurício Malburg da Silveira, gerente do programa, há intenção de ampliar o emprego de sensores ópticos, radares de abertura sintética de alta resolução e algoritmos preditivos para análise de tráfego marítimo (Brasil, 2020b).

Com essa capacidade, o Brasil não apenas fortalece sua defesa marítima, mas também aprimora a governança oceânica para permitir identificar sinais de possíveis ameaças ou incidentes no mar antes que eles ocorram e, com isso, atuar de forma preditiva frente a eventos como o derramamento de óleo que atingiu o litoral nordestino em 2019. A sinergia do SisGAAz com órgãos como a Polícia Federal, a Receita Federal, o IBAMA e a Petrobras conferem ao sistema um caráter

---

<sup>8</sup> Radares de monitoramento além do horizonte.

interagências essencial para a efetividade das ações em um ambiente tão complexo quanto o mar (Brasil, 2020b).

Segundo o Vice-Almirante Alexandre Rabello de Faria, o SisGAAz se diferencia de sistemas similares adotados por países como França, Austrália e Canadá por sua adaptabilidade às características brasileiras: dimensões continentais, múltiplas atividades econômicas e orçamentos mais restritos. Como ele destaca, “o SisGAAz desponta como ferramenta para a governança que contribui para o desenvolvimento das capacidades tecnológicas do País, beneficiando a sociedade e a indústria brasileira” (Brasil, 2020b, p.79).

Sua conexão com o Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (CENSIPAM) é mais um passo em direção à integração entre as políticas de soberania terrestre e marítima, ampliando a cobertura de monitoramento e a capacidade de resposta a emergências. O uso de imagens de radar de abertura sintética (SAR) amplia ainda mais o escopo tecnológico do programa (Brasil, 2020b).

Destaca-se o papel estratégico do SISTRAM, normatizado pela NORMAM-204 como instrumento de controle e segurança do tráfego de embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras. Em conformidade com as convenções internacionais de Busca e Salvamento (SAR/1979), o Brasil mantém a responsabilidade sobre vasta área do Atlântico Sul, integrando tanto embarcações nacionais quanto estrangeiras a um sistema de rastreamento essencial à prevenção de acidentes e ilícitos no mar (Brasil, 2023c).

O SisGAAz, portanto, é mais do que um projeto tecnológico. Trata-se de uma iniciativa de Estado, voltada para a soberania, proteção ambiental e desenvolvimento sustentável da Amazônia Azul. Sua consolidação fortalece o Brasil como potência marítima regional e global, capaz de exercer com responsabilidade e autoridade sua jurisdição sobre um território oceânico que é, ao mesmo tempo, desafio e promessa para o século XXI.

### 3.5 PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA

A definição do limite exterior da plataforma continental representa um dos marcos mais significativos da história recente da soberania marítima brasileira. Amparado juridicamente pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e pela legislação nacional, o LEPLAC é resultado de uma complexa

articulação técnico-científica e diplomática, responsável por expandir os horizontes da soberania brasileira além das duzentas milhas náuticas estabelecidas inicialmente.

A origem legal do LEPLAC remonta ao Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, que instituiu o programa com o objetivo de estabelecer o limite exterior da nossa Plataforma Continental no seu enfoque jurídico e, assim, garantir ao Brasil direitos de soberania para fins de exploração dos recursos naturais do leito e subsolo marinhos (Brasil, 1989).

Tal delimitação é respaldada pelo Art. 76 da CNUDM, que autoriza os Estados costeiros a submeterem suas propostas à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), desde que acompanhadas por dados técnicos e científicos dentro de um prazo de dez anos após a entrada em vigor da Convenção (Nações Unidas, 1982).

O Brasil apresentou sua proposta inicial em 2004, reivindicando cerca de 960 mil km<sup>2</sup> de plataforma continental além das 200 milhas náuticas. A análise realizada pela CLPC resultou na aceitação parcial do pleito, com a exclusão de aproximadamente 190 mil km<sup>2</sup>. Tal recusa levou à elaboração de uma proposta revista, autorizada em 2008 pelo Presidente da República (CIRM, 2025b).

A partir dessas ações, conquistas significativas foram obtidas e, em março de 2019, a CLPC aprovou integralmente o pleito da Região Sul, incorporando cerca de 170 mil km<sup>2</sup> à plataforma continental brasileira. Já em 26 de março de 2025, a ONU reconheceu a ampliação da plataforma na Margem Equatorial, com mais 360 mil km<sup>2</sup> de soberania sobre recursos do leito marinho e subsolo, incluindo áreas estratégicas como as bacias da foz do Amazonas, Barreirinhas e Potiguar. O simbolismo da decisão foi expressivo e tratou-se de uma das poucas vezes na história em que um Estado ampliou suas fronteiras pacificamente, sem necessidade de intervenção armada (CIRM, 2025b).

Além de assegurar o acesso a hidrocarbonetos, organismos bentônicos e minerais de grande valor econômico, o LEPLAC fortalece a identidade marítima brasileira ao consolidar a concepção da Amazônia Azul como parte essencial do território nacional. Conforme enfatizado no relatório final, "a área marítima sob jurisdição brasileira, que se encontra em processo de definição, representa um legado de fundamental importância para o futuro das próximas gerações de brasileiros" (CIRM, 2025b).

Assim sendo, o LEPLAC não apenas redefine os contornos geográficos da soberania brasileira, mas também simboliza um avanço civilizatório no trato com os oceanos, baseando-se em ciência, cooperação e paz. Com isso, o Brasil fortalece sua posição como um ator protagonista na governança dos mares, contribuindo decisivamente para a preservação e o uso sustentável dos recursos da Amazônia Azul.

Essas ações, quando analisadas em conjunto, demonstram uma atuação integrada da Marinha do Brasil, a nível nacional, que articula soberania, ciência e sustentabilidade. No capítulo seguinte, essa realidade institucional será comparada aos fundamentos da Teoria de Riquezas de Lars Wedin, a fim de avaliar o grau de aderência entre a prática nacional e o referencial teórico proposto.

## **4 ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE A ESTRATÉGIA MARÍTIMA PARA A AMAZÔNIA AZUL® E A TEORIA DE LARS WEDIN**

Conforme analisado no capítulo anterior, as ações brasileiras em prol da sustentabilidade para a Amazônia Azul ganham significativa importância, por meio da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e de instrumentos como o PEM 2040, o XI PSRM, o SisGAAz e o LEPLAC.

A Amazônia Azul® é o principal ativo estratégico marítimo do Brasil, não apenas por sua dimensão geográfica, mas pelo seu papel como espaço de geração de riquezas e conservação ambiental. Sua importância estratégica exige ações coordenadas, contínuas e sustentáveis, capazes de assegurar a soberania, o desenvolvimento científico e a proteção dos recursos naturais dessa região vital para o futuro do país.

Como exposto no capítulo 2 deste trabalho, a Estratégia de Riquezas formulada por Lars Wedin oferece um referencial teórico essencial para compreender as diretrizes que norteiam as ações da Marinha do Brasil, especialmente no que se refere à promoção da sustentabilidade na Amazônia Azul.

Alinhada a essa perspectiva, a CIRM tem desempenhado um papel central na coordenação de iniciativas voltadas à preservação ambiental, ao fomento da pesquisa científica e ao uso racional dos recursos marinhos, em consonância com os objetivos de um desenvolvimento sustentável e soberano dessa vasta área sob jurisdição brasileira.

### **4.1 O CONTEXTO MARÍTIMO DA AMAZÔNIA AZUL**

A Amazônia Azul é assim denominada não apenas por sua extensão e riqueza biológica, comparável à Amazônia Verde, mas também pelos desafios que impõe à ciência e à tecnologia na busca por seu entendimento. Diante desse cenário, torna-se imperativo o fortalecimento da Marinha do Brasil como guardião desse vasto patrimônio, ao mesmo tempo em que se estimula a universidade brasileira a voltar-se para o oceano, promovendo pesquisa e inovação para o bem-estar da sociedade (Vidigal, 2006).

A consolidação do desenvolvimento sustentável exige uma base conceitual capaz de orientar ações integradas em diversas frentes e, por meio dessa abordagem

articulada, será possível conciliar o crescimento econômico com a responsabilidade socioambiental de forma efetiva e duradoura. Nesse sentido, o desenvolvimento sustentável pressupõe que a melhoria da qualidade de vida de uma nação depende da integração equilibrada entre as dimensões econômica, ambiental, social e cultural. Essas esferas devem ser consideradas de forma conjunta e interdependente, articulando-se de maneira sinérgica no tempo e no espaço (Santos et al., 2022).

O Brasil apresenta uma expressiva dependência do seu litoral, considerando que mais de 80% da população reside até 200 quilômetros da costa. Nessa mesma faixa territorial concentram-se 85% do consumo energético nacional e 93% da produção industrial. Além disso, aproximadamente 95% das exportações brasileiras utilizam o transporte marítimo como principal modal logístico (Santos et al., 2022).

A área marítima sob jurisdição nacional representa uma das maiores do mundo, rica em recursos vivos e não vivos, e constitui a base para o desenvolvimento da economia azul brasileira. Contudo, sua exploração deve observar critérios sustentáveis, dado que tais recursos são limitados e não renováveis em escala imediata (Santos et al., 2022). Nesse contexto, Vidigal relata que:

Em outra dimensão, na qual a poluição e a degradação ambiental ameaçam o futuro da humanidade, a capacidade de garantir e vigiar a preservação das nossas águas oceânicas é uma tarefa hercúlea, para a qual a Marinha possui vocação histórica. Soma-se a isso a clara e indiscutível escassez de recursos naturais, em especial a água potável, um bem cada vez mais raro e que, na opinião de estrategistas sérios como Pascal Boniface, poderá ser, no horizonte de 2025, uma causa de conflito bélico (Vidigal, 2006, p.15).

A crescente valorização da dimensão ambiental tem transformado profundamente a forma como se compreende a relação entre desenvolvimento econômico e uso sustentável dos espaços marinhos. Questões como a ocupação irregular da faixa costeira, a poluição oriunda de atividades terrestres e marítimas, os impactos das mudanças climáticas e a pesca predatória contribuíram para consolidar uma nova mentalidade ambiental. Essa mudança de paradigma tem incentivado a internalização da sustentabilidade como princípio orientador em planos de negócios e iniciativas voltadas ao aproveitamento dos recursos oceânicos (Santos et al., 2022).

A vertente econômica da Amazônia Azul evidencia seu papel estratégico como fonte de múltiplos bens e serviços essenciais ao desenvolvimento nacional. Trata-se de um espaço marítimo que abriga atividades como a produção de alimentos, a geração de energias renováveis e não renováveis, o aproveitamento de recursos

biotecnológicos, a aquicultura, a pesca, a navegação, o turismo e a exploração mineral. Essa diversidade produtiva reforça a condição do mar como a nova fronteira para um modelo de desenvolvimento sustentável que alia crescimento econômico à preservação dos ecossistemas (Santos et al., 2022).

Vale ressaltar que a atividade turística nas regiões costeiras e marinhas está diretamente condicionada à qualidade ambiental e à conservação dos ecossistemas naturais, uma vez que paisagens preservadas e biodiversidade rica são atrativos fundamentais para os visitantes. Entretanto, verifica-se a existência de múltiplos vetores de degradação, como pesca excessiva, poluição e espécies exóticas, agravados por decisões políticas frágeis (Turra, 2024).

O fortalecimento institucional voltado à proteção ambiental não apenas garante a continuidade da atividade do turismo, como também impulsiona o desenvolvimento econômico sustentável ancorado na Economia Azul. A construção de mecanismos de governança eficazes, aliada à implementação de políticas públicas voltadas à conservação dos ecossistemas costeiros e marinhos, é essencial para assegurar a atratividade e a viabilidade econômica de destinos turísticos ao longo do tempo.

Dessa maneira, o turismo marítimo moderno deve estar alinhado a compromissos globais, como o Acordo de Paris<sup>9</sup> e a Agenda 2030, especialmente ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 14, que trata da conservação da vida marinha e do uso sustentável dos recursos oceânicos (Santos et al., 2022).

Turra (2024) destaca que a Amazônia Azul responde por aproximadamente 20% do Produto Interno Bruto (PIB)<sup>10</sup> brasileiro e por cerca de 25% dos empregos no país. Apesar dessa relevância econômica, a região ainda enfrenta sérios desafios, como a sobrepesca, a poluição e deficiências na implementação de políticas públicas. Diante desse cenário, o autor defende a articulação entre ciência, sociedade e Estado como fundamento essencial para o estabelecimento de uma governança eficaz e sustentável (Turra, 2024).

A poluição marinha decorre de múltiplas fontes que, em maior ou menor grau, causam prejuízos significativos ao meio ambiente, à saúde de seres humanos e animais, além de impactarem negativamente a economia em diferentes escalas.

---

<sup>9</sup> Limitar o aquecimento global a bem abaixo de 2°C acima dos níveis pré-industriais e buscar esforços para limitar aquecendo a 1,5°C (Santos et al., 2022b).

<sup>10</sup> O PIB é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos por um país, estado ou cidade, geralmente em um ano. O PIB do Brasil em 2024 foi de R\$ 11,7 trilhões. No último trimestre divulgado (1º trimestre de 2025), o valor foi de R\$ 3 019,6 bilhões (IBGE, 2025).

Diante dessa complexidade, torna-se evidente que a responsabilidade por sua mitigação é difusa e compartilhada entre todos os segmentos da sociedade, exigindo ações conjuntas e integradas para sua prevenção (Santos et al., 2022).

#### 4.2 A ESTRATÉGIA DE RIQUEZAS DO BRASIL

Com base nas proposições teóricas de Wedin analisadas anteriormente, torna-se viável ponderar em que medida as ações do Estado brasileiro se alinham à Estratégia de Riquezas delineada em sua obra. Nessa perspectiva, a exploração responsável dos recursos marinhos, em setores como pesca, aquicultura, turismo, petróleo e gás, configura-se como elemento central para a preservação dos ecossistemas e para o cumprimento das metas voltadas à construção de um oceano sustentável, conforme preconizado pelas agendas internacionais e pelos compromissos assumidos pelo Brasil.

De acordo com dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), aproximadamente 97% da produção nacional de petróleo e 86% do gás natural são extraídos no ambiente marítimo e mais de 95% do comércio exterior do país depende do modal marítimo para o escoamento. Vale ressaltar que entre janeiro e dezembro de 2024, o setor aquaviário brasileiro apresentou a maior movimentação registrada historicamente, conforme evidenciado no Apêndice deste estudo, chegando a 1,32 bilhão de toneladas de cargas, o que representou um crescimento de 1,18% em relação ao ano de 2023 (ANTAQ, 2025).

Tal realidade revela o protagonismo do Brasil na exploração e uso sustentável de sua vasta área oceânica, evidenciando sua crescente capacidade de transformar potencial natural em ativos estratégicos. Essa atuação integrada entre ciência, tecnologia e políticas públicas reforça o papel do país na promoção de uma economia azul e comprometida com a preservação ambiental.

A projeção futura aponta para um fortalecimento em setores emergentes do mar, como a aquicultura marinha, a energia eólica *offshore*<sup>11</sup>, a biotecnologia marinha,

---

<sup>11</sup> A energia eólica é uma fonte de energia renovável obtida a partir da força dos ventos. Os aerogeradores são estruturas que contam com pás semelhantes às de um moinho que são movimentadas pelo vento girando um rotor ligado a um gerador que produz energia elétrica. No caso das eólicas offshore, o princípio é o mesmo, porém com a diferença de que os aerogeradores ficam localizados no mar, onde os ventos tendem a alcançar maior constância e velocidade já que não há a presença de obstáculos como montanhas ou construções (IBP, 2023).

os portos inteligentes voltados ao *e-Navigation*<sup>12</sup>, entre outros produtos e serviços marítimos de alta tecnologia que integram inovação, sustentabilidade e desenvolvimento socioeconômico (Santos et al., 2022).

No setor de petróleo e gás, o Brasil consolidou sua posição entre os principais produtores mundiais na área do Pré-Sal<sup>13</sup> (ANP, 2025). Nesse contexto, a atuação da Marinha do Brasil na vigilância das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), por meio do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), tem sido decisiva para assegurar a segurança das atividades de exploração e produção, garantindo a proteção das infraestruturas estratégicas e a soberania sobre os recursos naturais presentes no ambiente marítimo (Brasil, 2020a).

Assim sendo, para que a geração de riquezas no ambiente marítimo seja viável, é necessário que o Estado desenvolva uma estratégia industrial voltada à construção de infraestrutura crítica, tais como portos, vias de acesso terrestre, frotas mercantes e navais, bem como plataformas e instalações capazes de sustentar atividades extrativistas em áreas de petróleo, pesca e mineração. Essa lógica se insere no que Wedin (2015) denomina de estratégia de meios, essencial para sustentar a estratégia de riquezas, pois assegura os instrumentos que possibilitam à sociedade explorar os recursos disponíveis de forma segura e sustentável.

O Programa Pro Amazônia Azul, coordenado pela Marinha do Brasil por meio da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), constitui um dos pilares da estratégia nacional voltada ao desenvolvimento sustentável da Amazônia Azul. Com metas bem definidas, o programa prevê a realização de campanhas oceanográficas, o apoio a projetos científicos e o embarque de pesquisadores durante a vigência do plano (Brasil, 2025a).

Os objetivos centrais desse programa incluem fomentar a pesquisa em áreas de interesse nacional, consolidar a presença brasileira no mar e formar recursos humanos qualificados. A expectativa é que os resultados sirvam de base para políticas

---

<sup>12</sup> A Organização Marítima Internacional (IMO) define o *e-Navigation* como sendo: " Coleta, integração, intercâmbio, apresentação e análise harmonizados de informações marítimas, a bordo e em terra, por meios eletrônicos, com o propósito de aprimorar a navegação de berço a berço do cais e serviços relacionados, para a proteção e a segurança no mar, bem como a preservação do ambiente marinho".

<sup>13</sup> Convencionou-se utilizar o termo "Pré-Sal" para definir as camadas rochosas que ocorrem abaixo e uma espessa camada de sal na plataforma continental brasileira, distinguindo-as das descobertas petrolíferas que ocorrem acima do sal – Pós-Sal. "Pré-Sal", do ponto de vista geológico, são áreas cujos sedimentos foram acumulados antes do depósito da camada de sal. São, portanto, mais antigas do que o sal (MME, 2022).

públicas, como o Plano Estratégico da Marinha (PEM), além de reforçar a governança e a projeção científica do Brasil nas suas águas jurisdicionais (Brasil, 2025a)

A pesca e a aquicultura, setores de elevada importância social e ambiental, também foram priorizadas no XI PSRM. Dentre as metas destacam-se: a atualização das seis categorias do Registro Geral da Atividade Pesqueira; rastreamento de 25% da frota pesqueira nacional; publicação de seis relatórios estatísticos; e fiscalização de mil contratos de cessão de uso de águas da União para aquicultura (Brasil, 2025a).

Esses números evidenciam uma crescente estruturação do setor, em alinhamento com a estratégia de riquezas, ao conjugar ciência, ordenamento legal e valorização econômica dos recursos pesqueiros. A mineração marinha tem avançado de maneira coordenada com a CIRM por meio da ação REMPLAC, que prevê até 2027 a produção de 18 relatórios de avaliação de potencialidade mineral na Amazônia Azul, bem como a estruturação de um banco de dados geológicos e de recursos minerais da Amazônia Azul (Brasil, 2025a).

O turismo costeiro e marítimo, por sua vez, tem se beneficiado da implementação do Planejamento Espacial Marinho (PEM), que até 2027 pretende mapear 75% da região marinha nacional e concluir o projeto-piloto na região Sul (Brasil, 2025a). O ordenamento de áreas de preservação e exploração turística permite a coexistência entre economia e ecologia, em plena consonância com os princípios da estratégia de riquezas.

No campo da ciência, destaca-se a Ação Proilhas, que prevê um investimento de R\$ 10 milhões em pesquisas científicas e a implantação de uma estação dedicada no Arquipélago de Fernando de Noronha. Paralelamente, o programa PPG-Mar projeta a formação de até 20.500 profissionais de nível superior na área de Ciências do Mar, além de proporcionar experiências embarcadas a aproximadamente 4 mil estudantes, fortalecendo a capacitação técnica e científica nacional voltada ao ambiente marinho (Brasil, 2025a).

A Marinha do Brasil contribui ativamente por meio de sistemas como o GOOS-Brasil e do monitoramento oceanográfico, apoiando decisões científicas e políticas voltadas à sustentabilidade oceânica. Por fim, as ações de promoção da cultura oceânica e da mentalidade marítima, como as previstas na Ação PROMAR, reforçam o pilar moral da estratégia de riquezas. A meta de alcançar 1,2 milhão de pessoas com ações educativas, além de inserir a Amazônia Azul nos livros didáticos e nos mapas

do IBGE, evidencia o esforço nacional para consolidar uma mentalidade oceânica de longo prazo (Brasil, 2025a).

De acordo com a IOC/UNESCO (2011), o planejamento espacial marinho é definido como um processo público que organiza, de maneira espacial e temporal, o uso das áreas marinhas pelas diversas atividades humanas. Seu principal objetivo é conciliar, de forma equilibrada, os interesses ecológicos, econômicos e sociais, atendendo simultaneamente a metas e prioridades previamente estabelecidas por meio de decisões políticas legítimas e participativas (IOC/UNESCO, 2011).

Além disso, consta no *State of the Ocean Report* (2024):

O planejamento espacial marinho (PEM) é uma política essencial baseada em áreas para gerenciar de forma sustentável as atividades humanas dentro dos territórios marítimos dos países em todos os continentes. É um processo para alocar atividades humanas, bem como áreas prioritárias para a proteção e restauração costeira e marinha, a fim de alcançar um oceano produtivo, saudável e resiliente (UNESCO, 2024, p. 34, tradução nossa).<sup>14</sup>

Segundo Santos, a Economia Azul<sup>15</sup> pode ser compreendida como “o uso sustentável dos recursos marinhos para o desenvolvimento econômico, melhoria do bem-estar social e geração de empregos, conservando a saúde dos ecossistemas oceânicos e costeiros” (Santos et al., 2022, p. 10). Essa definição reforça a importância de integrar a exploração econômica do mar com a conservação ambiental, promovendo um modelo de desenvolvimento que alia crescimento produtivo, justiça social e responsabilidade ecológica.

Vidigal (2006) destaca que o Brasil tem avançado de maneira eficaz no campo diplomático, na produção científica e no domínio tecnológico relacionados ao mar, elementos essenciais para garantir o uso soberano de seus espaços marítimos. No entanto, aponta que é igualmente necessário fortalecer a atuação nacional em setores como transporte marítimo, turismo, lazer náutico, uso estratégico de ilhas e rochedos,

---

<sup>14</sup> Do original, em inglês: “Marine (or Maritime) spatial planning (MSP) is a key area-based policy to sustainably manage human activities within maritime territories of countries on all continents. It is a process to allocate human activities as well as priority areas for coastal and marine protection and restoration to achieve a productive, healthy and resilient ocean.”

<sup>15</sup> Versão preliminar do conceito de Economia Azul, apresentada pelo Grupo Técnico (GT) PIB do Mar, na 146ª Sessão Ordinária da Subcomissão para o Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM), ocorrida no dia 6 de abril de 2022, no âmbito da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) (Santos et al., 2022).

bem como investir no desenvolvimento de capacidades para exploração sustentável dos recursos alimentares marinhos, incluindo a pesca e a aquicultura.

Nesse aspecto, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) tem ampliado sua atuação no campo da economia azul, concentrando esforços em quatro frentes estratégicas: o Planejamento Espacial Marinho (PEM), a promoção da descarbonização da frota naval, o incentivo à infraestrutura portuária e o financiamento de projetos relacionados aos recursos hídricos por meio do Fundo Clima. Essas iniciativas demonstram o compromisso da instituição com a sustentabilidade marinha, ao fomentar o uso racional dos recursos oceânicos e fortalecer a governança ambiental no espaço marítimo brasileiro (BNDES, 2024).

Entre as ações concretas, destacam-se os investimentos não reembolsáveis destinados à realização de estudos técnicos do PEM nas regiões Sul e Sudeste, o apoio à construção e modernização de embarcações com menor impacto ambiental e o estímulo à inovação tecnológica por meio de linhas de crédito específicas. Além disso, o programa BNDES Azul já mobiliza cerca de R\$ 22 bilhões em projetos voltados à docagem, turismo costeiro, recuperação de manguezais e qualificação da frota marítima nacional, consolidando-se como um instrumento relevante para o desenvolvimento sustentável da chamada Amazônia Azul (BNDES, 2024).

A Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável (2021–2030), iniciativa coordenada pela UNESCO, representa um marco global voltado à promoção da proteção, conservação e uso sustentável dos oceanos. No âmbito nacional, o Brasil assumiu compromissos relevantes por meio do XI Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM), abordado no capítulo 3 desta pesquisa, incluindo a reestruturação do Comitê Nacional da Década, a elaboração do plano nacional de implementação e a produção de relatórios anuais que acompanhem o cumprimento das metas estabelecidas no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14 (ODS 14) (Brasil, 2025a).

Dentre os objetivos previstos na Década das Nações Unidas da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas, vale ressaltar:

**Objetivo 14. Conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável**

**14.1** Até 2025, prevenir e reduzir significativamente a poluição marinha de todos os tipos, especialmente a advinda de atividades terrestres, incluindo detritos marinhos e a poluição por nutrientes (Nações Unidas, 2019).

Nesse sentido, o XI PSRM confere um destaque especial à Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável da ONU (2021-2030), que orienta o alinhamento das políticas brasileiras com as metas globais de proteção dos oceanos. O XI PSRM promove a reestruturação do Comitê Nacional da Década, incentiva pesquisas interdisciplinares e a produção de conhecimento científico voltado à gestão marinha, além de contribuir para relatórios voluntários sobre o cumprimento do ODS 14 (Brasil, 2025a).

De acordo com o XI PSRM, até dezembro de 2027, o Brasil tem como meta apoiar 12 projetos científicos, realizar 12 campanhas oceanográficas e embarcar 60 pesquisadores. Até dezembro de 2024, já haviam sido embarcados 21 pesquisadores, realizados 5 projetos e executadas 5 campanhas, o que demonstra progressão compatível com os objetivos estratégicos do programa (Brasil, 2025a).

A atuação da Marinha do Brasil no contexto da Década da Ciência Oceânica tem se intensificado, não apenas em fóruns internacionais, mas também na implementação de medidas práticas que fortalecem sua mentalidade estratégica. Essa atuação se expressa em três frentes principais: como promotora da mentalidade marítima nacional, com destaque para o conceito de Amazônia Azul; como Autoridade Marítima Nacional, com atribuições regulatórias e operacionais; e, por fim, como instituição voltada à incorporação de inovações tecnológicas e ao monitoramento ambiental que impactam diretamente sua capacidade operativa (Santos et al., 2021).

Vale ressaltar que as Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) constituem vetores estratégicos para o fluxo de comércio, logística e mobilidade naval, sendo essenciais à soberania e ao desenvolvimento nacional. No contexto brasileiro, especialmente no Atlântico Sul, a proteção dessas rotas adquire centralidade estratégica, uma vez que garante a continuidade das cadeias produtivas, o abastecimento energético e a segurança econômica. A Estratégia Nacional de Defesa ressalta que o Brasil deve manter a vigilância e a segurança das LCM como parte de uma postura dissuasória e cooperativa, assegurando sua liberdade de uso em um ambiente de estabilidade e paz regional (Brasil, 2024a).

Alinhado a esse entendimento, Wedin (2015) argumenta que a estratégia de riquezas não se limita à extração de recursos, mas requer a salvaguarda das condições logísticas e estruturais que permitam seu aproveitamento contínuo e legítimo.

A análise do estudo evidencia uma convergência entre os fundamentos da estratégia de riquezas de Lars Wedin e as ações do Estado brasileiro, em especial por meio da CIRM. O foco em setores como petróleo, pesca, mineração, portos, turismo e ciência revela amadurecimento Institucional. Porém, persistem desafios estruturais como dependência orçamentária e a necessidade de consolidar essas ações em políticas públicas de longo prazo.

Nessa perspectiva, cabe ao Estado brasileiro atuar como promotor de um ambiente favorável ao desenvolvimento da Economia Azul, por meio da oferta de infraestrutura adequada, da formulação de marcos legais eficazes e do fortalecimento da governança oceânica. O Estado brasileiro, sobretudo por meio da CIRM, tem desempenhado esse papel com crescente protagonismo, alinhando-se às premissas da estratégia de riquezas e às exigências para a sustentabilidade do século XXI.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo geral analisar se as ações desenvolvidas pelo Estado brasileiro, por meio da MB, na Amazônia Azul estão alinhadas aos fundamentos da Teoria de Riquezas de Lars Wedin. Para tanto, adotou-se uma abordagem qualitativa, baseada na comparação do tipo “teoria versus realidade”, a fim de verificar a aderência entre os fundamentos teóricos e as ações institucionais conduzidas pelo Estado brasileiro, por meio da Marinha do Brasil.

A escolha da Amazônia Azul como objeto de estudo justifica-se por sua importância estratégica, econômica e ambiental, sendo uma das principais áreas de interesse do Estado brasileiro no século XXI. Com uma vasta Zona Econômica Exclusiva e uma diversidade de recursos vivos e não vivos, essa região representa um ativo geopolítico cuja governança exige presença estatal contínua e articulação entre defesa, ciência, tecnologia e desenvolvimento sustentável.

O Estado brasileiro, por meio da Marinha do Brasil, conforme apresentado nos capítulos anteriores, desempenha papel estruturante a partir de instrumentos como o Plano Estratégico da Marinha, o Plano Setorial para os Recursos do Mar, o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul e o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira.

Cabe destacar que, em nível nacional, a governança dos espaços marítimos encontra-se sob a responsabilidade institucional da Marinha do Brasil, conforme previsto na Lei nº 9.537/1997 e na Portaria Normativa nº 3/2022 do Ministério da Defesa, que conferem à Força o status de Autoridade Marítima.

Na perspectiva da Estratégia de Riquezas proposta por Lars Wedin, a geração sustentável de valor no mar, conforme afirma o CEMA, depende de um ambiente estruturado, seguro e institucionalmente estável, no qual os fluxos econômicos possam ocorrer de forma previsível e contínua.

Nesse contexto, as Linhas de Comunicação Marítimas assumem papel central, pois são vias logísticas que viabilizam o comércio exterior, a circulação de insumos estratégicos e a integração entre os polos produtivos nacionais e internacionais. Para que a exploração dos recursos marinhos se converta efetivamente em riqueza, é imperativo que o Estado garanta a proteção e a liberdade de uso dessas rotas.

A organização do trabalho em cinco capítulos permitiu o encadeamento lógico das ideias e da análise. O segundo capítulo estabeleceu os fundamentos teóricos da

estratégia marítima, com destaque à Teoria de Riquezas que, segundo Lars Wedin, busca maximizar os ganhos econômicos no mar, respeitando os limites legais e ecológicos nacionais e internacionais. Também foram abordadas as contribuições de autores como Castex, Poirier, Till, Mahan e Corbett, cujas obras oferecem suporte conceitual para a análise estratégica.

O capítulo três descreveu as principais ações e instrumentos empregados pelo Estado brasileiro, por meio da Marinha do Brasil, relacionados ao desenvolvimento sustentável da Amazônia Azul, com foco nos eixos econômico e ambiental. Destacaram-se os esforços institucionais voltados à proteção da biodiversidade, ao estímulo à pesquisa científica e à ampliação da governança oceânica.

No capítulo quatro, foi realizada a análise comparativa entre os fundamentos teóricos e a prática institucional. Observou-se que há significativa aderência entre as ações do Estado brasileiro, por meio da Marinha do Brasil, e a Teoria de Riquezas. A atuação da MB como facilitadora da presença nacional no mar, promotora de políticas públicas interministeriais e indutora da pesquisa e do uso sustentável dos recursos marinhos demonstra conformidade com o modelo proposto por Wedin. A estruturação de sistemas de monitoramento, o ordenamento do espaço marítimo e a consolidação da mentalidade marítima como vetor de soberania revelam um alinhamento entre teoria e realidade.

Destaca-se também o papel da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) como elo articulador entre diversos setores da administração pública federal, coordenando ações voltadas ao uso sustentável dos recursos marinhos e ao fortalecimento da presença do Estado no Atlântico Sul. A CIRM, ao integrar ciência, defesa, diplomacia e desenvolvimento, reflete o princípio de Lars Wedin de que a riqueza do mar somente se materializa quando há condições políticas, institucionais e operacionais adequadas para tal.

Outro ponto relevante é a capacidade da Marinha do Brasil de inserir a agenda marítima brasileira nos marcos normativos e diplomáticos internacionais, alinhando-se a pactos globais e estabelecendo diretrizes coerentes com os desafios da contemporaneidade. A adesão do Brasil à Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável e sua atuação em fóruns como a Comissão de Limites da Plataforma Continental são exemplos dessa inserção estratégica.

A atuação da Marinha como promotora da mentalidade oceânica, reguladora do uso do espaço marítimo e facilitadora da presença científica tem contribuído para

a consolidação de uma estratégia marítima que não apenas gera riquezas, mas o faz respeitando os princípios do desenvolvimento sustentável. Tais princípios estão consagrados na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), no Acordo de Paris e no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14 (ODS 14), dos quais o Brasil é signatário. A conformidade com esses marcos internacionais garante a legitimidade jurídica e ecológica das ações empreendidas.

A lógica da maximização de ganhos no mar, conforme discutida por Wedin, manifesta-se em políticas que integram proteção ambiental, segurança jurídica e incentivo à economia do mar. Ao longo do período analisado, as ações da Marinha demonstraram convergência com os princípios da sustentabilidade, não apenas no discurso, mas também por meio do fortalecimento de instrumentos como o Plano Setorial para os Recursos do Mar e do aprimoramento da governança oceânica em Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Este estudo é relevante para a Marinha do Brasil por contribuir com a compreensão estratégica da Amazônia Azul como espaço de geração de riquezas sob responsabilidade do Estado, orientado por princípios de soberania, sustentabilidade e segurança. Para o meio acadêmico, o trabalho oferece uma perspectiva original ao articular teoria estratégica com análise de políticas públicas, favorecendo o avanço de pesquisas em áreas como Estudos Marítimos, Defesa, Geopolítica e Direito do Mar. Tais áreas se beneficiam da abordagem crítica adotada, que permite uma avaliação da coerência entre a teoria de Wedin e a prática institucional brasileira.

Dessa forma, ao responder à questão de pesquisa sobre quais são os pontos de convergência entre as ações do Estado brasileiro, por meio da Marinha do Brasil, para o desenvolvimento sustentável na Amazônia Azul e a Teoria de Estratégia de Riquezas descrita por Lars Wedin, conclui-se que as ações desenvolvidas pelo Estado brasileiro, em especial por meio da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, estão majoritariamente alinhadas aos fundamentos da Teoria de Estratégia de Riquezas no que se refere à sustentabilidade da Amazônia Azul.

A criação de condições institucionais, estruturais e de segurança para a geração de riqueza em ambiente marítimo demonstra que as ações implementadas no Brasil caminham de forma coerente com os preceitos doutrinários contemporâneos, integrando soberania, desenvolvimento e conservação ambiental em um único eixo estratégico.

Nesse sentido, as ações implementadas pela MB para a Amazônia Azul são eficazes e eficientes, pois têm contribuído para maximizar os ganhos econômicos “no mar” e “do mar”. Além disso, tais ações estão juridicamente respaldadas e ambientalmente orientadas, o que reforça a legitimidade internacional do Brasil como potência marítima sustentável.

Entretanto, uma das principais dificuldades enfrentadas ao longo do trabalho foi a limitação de informações sistematizadas sobre a atuação coordenada de outros órgãos do Poder Nacional em conjunto com a Marinha do Brasil. Observou-se escassez de dados detalhados sobre políticas conjuntas, programas interministeriais efetivamente implementados ou avaliações integradas que pudessem evidenciar um esforço nacional coeso no âmbito da governança marítima. Essa lacuna impôs maior esforço de articulação entre fontes documentais e análise interpretativa.

Como possibilidade de aprofundamento, sugere-se que estudos futuros explorem os impactos concretos do Planejamento Espacial Marinho (PEM) na gestão da Amazônia Azul, bem como investigações sobre os resultados efetivos das ações interministeriais coordenadas pela CIRM na geração de riqueza sustentável.

Por fim, o êxito dessas ações dependerá da continuidade de políticas de longo prazo, da transversalidade interministerial e da intensificação da presença científica e tecnológica nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

## REFERÊNCIAS

- ANP. **Boletim da Produção de Petróleo e Gás Natural**. 2025. Disponível em: [https://www.gov.br/anp/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/noticias-comunicados/producao-de-petroleo-e-gas-natural-no-pre-sal-registra-novo-recorde-em-abril](https://www.gov.br/anp/pt-br/canais_atendimento/imprensa/noticias-comunicados/producao-de-petroleo-e-gas-natural-no-pre-sal-registra-novo-recorde-em-abril). Acesso em: 17 jun. 2025.
- ANTAQ. **Recorde nos portos: setor aquaviário movimenta mais de 1,32 bi de toneladas em 2024**. Disponível em: <https://www.gov.br/antaq/pt-br/noticias/2025/recorde-nos-portos-setor-aquaviario-movimenta-mais-de-1-32-bi-de-toneladas-em-2024>. Acesso em: 24 jun. 2025.
- BNDES. **BNDES avança no apoio à economia azul em quatro frentes estratégicas**. Agência BNDES de Notícias, Rio de Janeiro, 24 jan. 2024. Disponível em: <https://agenciadenoticias.bndes.gov.br/industria/BNDES-avanca-no-apoio-a-economia-azul-em-quatro-frentes-estrategicas>. Acesso em: 3 ago. 2025.
- BRASIL. Marinha do Brasil. EMA 301: **Fundamentos Doutrinários da Marinha**. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2023a.
- BRASIL. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **XI Plano Setorial para os Recursos do Mar – XI PSRM (2024-2027)**. Brasília, 2025a. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-12.363-de-17-de-janeiro-de-2025-607715600>. Acesso em: 14 jun. 2025.
- BRASIL. Decreto nº 5.377, de 23 de fevereiro de 2005. **Aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar– PNRM** e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 24 fev. 2005. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5377.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5377.htm). Acesso em: 14 jun. 2025.
- BRASIL. Decreto nº 9.073, de 5 de junho de 2017. **Promulga o Acordo de Paris sob a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, celebrado em Paris, em 12 de dezembro de 2015, e firmado em Nova Iorque, em 22 de abril de 2016**. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 6 jun. 2017. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/decreto/d9073.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/d9073.htm). Acesso em: 25 jun. 2025.
- BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. **Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências**. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 12 dez. 1997. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9537.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9537.htm). Acesso em: 4 ago. 2025.
- BRASIL. Decreto nº 12.481, de 3 de junho de 2025. **Institui a Política Marítima Nacional**. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 4 jun. 2025b. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2023-2026/2025/Decreto/D12481.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2023-2026/2025/Decreto/D12481.htm). Acesso em: 30 jun. 2025.
- BRASIL. Decreto nº 12.363, de 17 de janeiro de 2025. **Aprova o XI Plano Setorial para os Recursos do Mar**. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 20 jan. 2025c. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2023-2026/2025/Decreto/D12363.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2023-2026/2025/Decreto/D12363.htm). Acesso em: 30 jun. 2025.

BRASIL. Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989. **Aprova o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, e dá outras providências.** Diário Oficial da União, Brasília, DF, 15 set. 1989. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/d98145.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/d98145.htm). Acesso em 30 jun. 2025.

BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Instrução Normativa nº 3/MB/MD, de 15 de dezembro de 2022. **Estabelece o conceito para a expressão “Águas Jurisdicionais Brasileiras” perante a Marinha do Brasil.** Diário Oficial da União: seção 1, n. 236, p. 72, 16 dez. 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/ato-normativo/instrucao-normativa-ndeg-1-mb-md>. Acesso em: 3 ago. 2025.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Plano Estratégico da Marinha - PEM 2040.** Brasília: Estado-Maior da Armada, 2020a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/publicacoes/pem2040>. Acesso em: 14 jun. 2025.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa.** Brasília: Ministério da Defesa, 2024b. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/pnd\\_end\\_congresso\\_.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf). Acesso em: 14 jun. 2025.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa.** Brasília: Ministério da Defesa, 2024a. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/pnd\\_end\\_congresso\\_.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf). Acesso em: 14 jun. 2025.

BRASIL. Marinha do Brasil. **EMA-310 - Estratégia de Defesa Marítima.** Brasília, DF: Estado-Maior da Armada, 2023b.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Norma da Autoridade Marítima para o Tráfego e Permanência de Embarcações em AJB – NORMAM-204.** Diretoria de Portos e Costas, 2023c.

BRASIL. Marinha do Brasil. **SisGAAz: Proteção e Monitoramento das Águas Jurisdicionais Brasileiras.** Marinha do Brasil, 2020b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras> e <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/revistamaritima/article/view/4068/3940>. Acesso em: 14 jun. 2025.

CIRM. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC).** Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/leplac>. Acesso em: 14 jun. 2025.

CORBETT, Julian S. **Some Principles of Maritime Strategy.** Mineola, NY: Dover Publications, 2004.

DHN. **E-Navigation.** Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dhn/e-navigation>. Acesso em: 24 jun. 2025.

HARDING, Richard. **Seapower and Naval Warfare 1650–1830** (London: UniversityCollege London Press, 1999).

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Sistema de Contas Nacionais: Produto Interno Bruto (PIB)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>. Acesso em: 6 ago. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS (IBP). **Eólicas offshore e o setor de óleo e gás**. Rio de Janeiro: IBP, 2023. Disponível em: <https://www.ibp.org.br/personalizado/uploads/2023/01/artigo-eolicas-offshore.pdf>. Acesso em: 6 ago. 2025.

IOC/UNESCO. **State of the Ocean Report 2024**. Paris: IOC/UNESCO, 2024. Disponível em: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000390054.locale=en>. Acesso em: 23 jun. 2025.

IOC/UNESCO. **Planejamento espacial marinho: passo a passo em direção à gestão ecossistêmica**. Paris: IOC/UNESCO, 2011. Disponível em: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000214417>. Acesso em: 17 jun. 2025.

IOC/UNESCO. **Sustainable Development Goal 14: Vida na água**. Brasília: IOC/UNESCO, 2025. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/14>. Acesso em: 24 jun. 2025.

IOC/UNESCO. **The United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development (2021-2030): Implementation Plan Summary**. Paris: IOC/UNESCO, 2020. Disponível em: [https://decada.ciencianomar.mctic.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/687-20-IOC-Decade-Implementation-Plan-Summary-compressed\\_1597065320.pdf](https://decada.ciencianomar.mctic.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/687-20-IOC-Decade-Implementation-Plan-Summary-compressed_1597065320.pdf). Acesso em: 24 jun. 2025.

MAHAN, A. T. **The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783**. Boston: Little, Brown and Company, 1890.

MARINHA DO BRASIL. Agência Marinha de Notícias. **Nova Política Marítima Nacional fortalece gestão dos recursos oceânicos**. Brasília: Marinha do Brasil, 5 jun. 2025. Disponível em: <https://www.agencia.marinha.mil.br/amazonia-azul/nova-politica-maritima-nacional-fortalece-gestao-dos-recursos-oceanicos>. Acesso em: 30 jun. 2025.

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA (MME). **Pré-Sal: a nova fronteira da produção de petróleo e gás natural no Brasil**. Brasília: MME, 2022. Disponível em: [https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/secretarias/petroleo-gas-natural-e-biocombustiveis/pre-sal/Cartilha\\_prxsal.pdf](https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/secretarias/petroleo-gas-natural-e-biocombustiveis/pre-sal/Cartilha_prxsal.pdf). Acesso em: 6 ago. 2025.

NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay, 10 dez. 1982. Disponível em: <https://www.un.org/depts/los/index.htm>. Acesso em: 22 mai. 2025.

NAÇÕES UNIDAS. **Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável (2021-2030)**. Paris: UNESCO, 2019. Disponível em: [https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000265198\\_por](https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000265198_por). Acesso em: 15 jun. 2025.

NYE, J. S. **Soft Power: The Means to Success in World Politics**. New York: Public Affairs, 2004.

SANTOS, Thauan; MONT'ALVERNE, Tarin; BEIRÃO, André P.; TURRA, Alexander. **Estudos marítimos e a Década das Nações Unidas da Ciência Oceânica para o**

**Desenvolvimento Sustentável (2021–2030)**. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 27, n. 3, p. 552-560, set./dez. 2021.

SANTOS, Thauan et al. (org.). **Economia Azul: Vetor para o desenvolvimento do Brasil**. São Paulo: Essencial Idea, 2022.

SPELLER, Ian. **Understanding Naval Warfare**. 3. ed. New York: Routledge, 2024.

TILL, G. **Poder Marítimo: Questões Relevantes e Desafios**. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 7, n. 1, p. 13–31, jun. 2006.

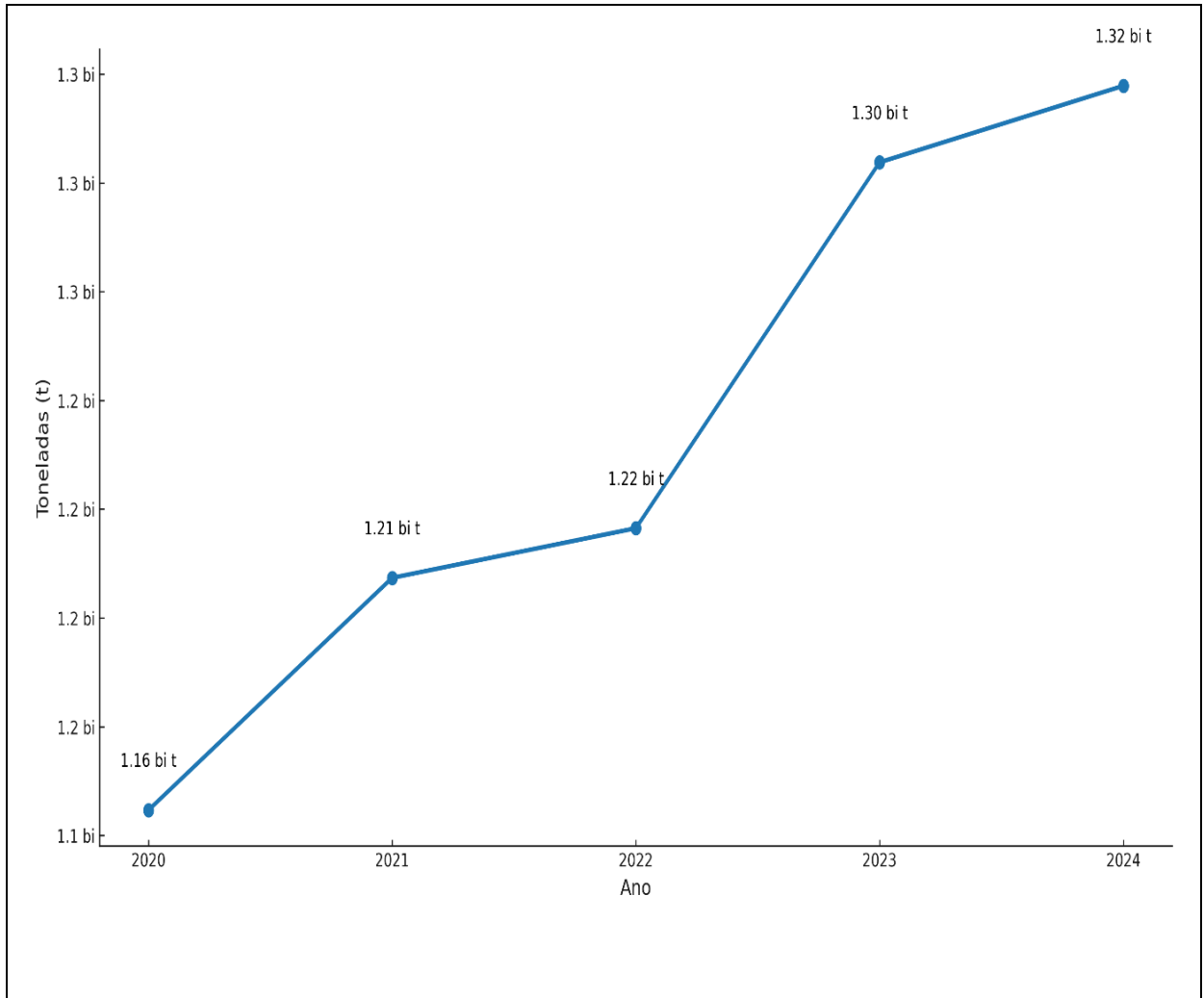
TILL, G. **Seapower: A Guide for the Twenty-First Century**. 4. ed. Abingdon: Routledge, 2018.

TURRA, Alexander. Entrevista: **Desenvolvimento Econômico Sustentável da Amazônia Azul**. Agência BNDES de Notícias, 2024. Disponível em: <https://blogdodesenvolvimento.bndes.gov.br/blogdodesenvolvimento/detalhe/desenvolvimento-economico-sustentavel-da-amazonia-azul-entrevista-com-o-professor-alexander-turra/>. Acesso em: 23 jun. 2025.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **Amazônia Azul, o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro, Editora Record, 2006.

WEDIN, Lars. **Estratégias marítimas no século XXI: a contribuição do Almirante Castex**. Tradução de Reginaldo Gomes Garcia dos Reis; Gustavo Leite Cypriano Neves; Paulo Roberto Blanco Ozorio. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015.

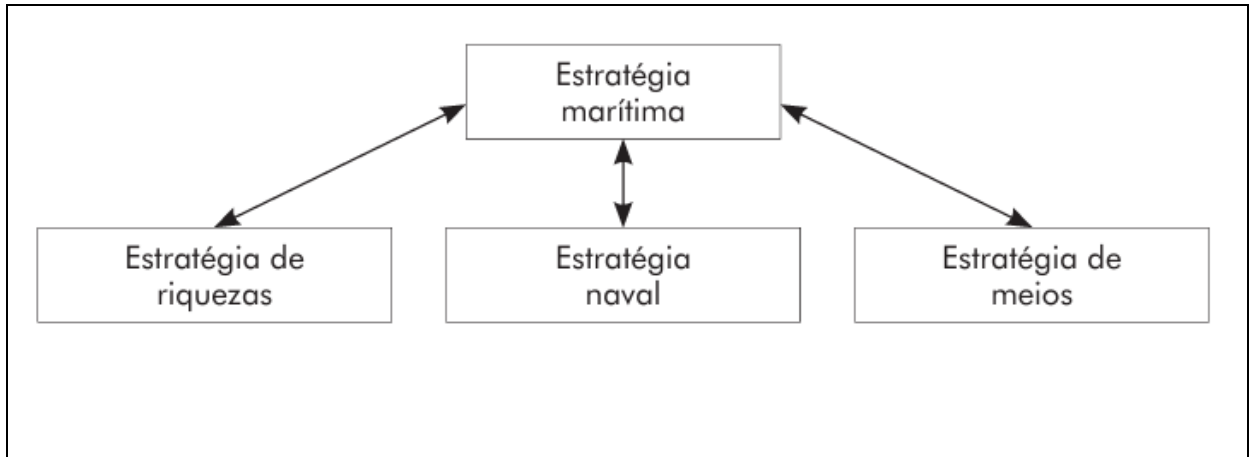
### APÊNDICE – Gráfico de movimentação portuária brasileira (2020-2024)



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

## ANEXO A – RELAÇÕES DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA

Figura 1 – Relações da estratégia marítima



Fonte: Wedin, 2015, p.122.