



UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS



MBA EM ESTUDOS ESTRATÉGICOS E RELAÇÕES INTERNACIONAIS

**O CONTROLE DAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS: O PAPEL E A
IMPORTÂNCIA DO PODER NAVAL BRASILEIRO.**

LUCAS MARQUES DE OLIVEIRA

**Niterói
Outubro de 2020**



UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS



**O CONTROLE DAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS: O PAPEL E A
IMPORTÂNCIA DO PODER NAVAL BRASILEIRO.**

Autor: Lucas Marques de Oliveira

Monografia apresentada ao Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense – INEST/UFF, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista em Estudos Estratégicos e Relações Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Márcio Rocha

NITERÓI

2020

**O CONTROLE DAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS: O PAPEL E A
IMPORTÂNCIA DO PODER NAVAL BRASILEIRO.**

LUCAS MARQUES DE OLIVEIRA

Orientador: Prof. Dr. Márcio Rocha

Monografia apresentada ao Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense (INEST/UFF), como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista em Estudos Estratégicos e Relações Internacionais.

Aprovada por:

Orientador - Prof. Dr. Marcio Rocha

Leitor - Prof. Dr. Edson Medeiros Branco Luiz

Niterói

Outubro de 2020

RESUMO

O presente trabalho teve por objetivo geral analisar os fatores que conferem as Águas Jurisdicionais Brasileiras ter relevante papel econômico, estratégico e científico para o Brasil e acerca disso, analisar em que medida o Poder Naval brasileiro deve se fazer presente a fim de resguardar os interesses nacionais. O uso do mar e a delimitação das ações dos Estados neste ambiente sempre foi assunto de muita discussão, porém a Convenção de Montego Bay parece ter alcançado com sucesso um denominador comum. Por riquezas exploradas e ainda inexploradas, ou por ser um ambiente capaz de proporcionar o desenvolvimento de uma nação, cresce de importância a presença da Defesa nesta área, o qual pode-se atribuir ao único meio capaz de exercer plenamente a soberania da nação. Argumentando com base em fatos, sejam eles históricos ou atuais, fundamentamos a necessidade de um investimento constante nas condições que conferem capacidade de gerenciamento do Poder Naval para com as AJB, onde o mesmo é a figura do Estado brasileiro nessa região, capaz de fazer garantir o interesse nacional no ambiente marítimo. Com base no estudo apresentado, o presente trabalho vem contribuir com a literatura existente acerca deste tema, esclarecendo se o controle exercido pelo Poder Naval brasileiro nas AJB atende aos critérios demandados pelos documentos norteadores da Defesa nacional. Utilizou uma metodologia baseada na pesquisa exploratória, procurando pautar-se em documentos oficiais do governo brasileiro correlacionando com o papel desempenhado atualmente pela Marinha do Brasil em suas atribuições.

Palavras-Chave: Águas Jurisdicionais Brasileiras, Poder Naval, ambiente marítimo.

ABSTRACT

The present work had a general objective of analyzing the factors that allow Brazilian Jurisdictional Waters to have a relevant economic, strategic and scientific role for Brazil and about this, analyze to what extent the Brazilian Naval Power must be present in order to safeguard Brazil's national interests. The use of the sea and the delimitation States actions in this environment has always been the subject of much discussion; however, the Montego Bay Convention seems to have successfully reached a common denominator. For explored and still unexploited riches, or because it is an environment capable of providing the development of a nation, the presence of Defense in this area grows in importance, which can be attributed to the only means capable of fully exercising the nation's sovereignty. Based on facts, whether historical or current, it is possible to substantiate the need for constant investment in the conditions that give Naval Power management capacity to BJW, where it is the figure of the Brazilian State in this region, capable of guaranteeing national interest in the maritime environment. Based on the study presented, the present work contributes to the existing literature on this topic, clarifying whether the control exercised by the Brazilian Naval Power in the BJW meets the criteria demanded by the national defense guiding documents. It used a methodology based on exploratory research, seeking to be guided by official documents of the Brazilian government correlating with the role currently played by the Brazilian Navy in its assignments.

Keywords: Brazilian Jurisdictional Waters, Naval Power, maritime environment.

LISTA DE ABREVIATURAS

AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANP -	Agência Nacional do Petróleo
ANTAQ -	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BIOMAR -	Biotecnologia Marinha
CIRM -	Comissão Interministerial sobre os Recursos Do Mar
CISMAR -	Centro Integrado de Segurança Marítima
CLPC -	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar
DNPM -	Departamento Nacional de Produção Mineral
END -	Estratégia Nacional de Defesa
GAA -	Grupo de Acompanhamento e Avaliação
LBDN -	Livro Branco de Defesa Nacional
LEPLAC -	Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
MB -	Marinha do Brasil
MCTI -	Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação
MPA -	Ministério da Pesca e Aquicultura
NAe -	Navio-Aeródromo
NORMAM -	Normas de autoridade marítima
ONU -	Organização das Nações Unidas
PAED -	Plano de Articulação e de Equipamento da Defesa
PEM -	Plano Estratégico da Marinha
PNC -	Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo

PND - Política Nacional de Defesa

PNM - Programa Nuclear da Marinha

PRM - Programa de Reaparelhamento da Marinha

PROAREA - Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial

PROSUB - Programa de Desenvolvimento de Submarinos

PROSUPER-1 - Programa de Obtenção de Meios de Superfície

SAR - Search and Rescue

SISTRAM - Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo

SisGAAz - Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul

ZEE - Zona Econômica Exclusiva

ZOPACAS - Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

LISTA DE FIGURAS

Figura 1-	Divisões das águas jurisdicionais brasileiras.....	23
Figura 2 -	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz).....	45
Figura 3 -	Projeto do Submarino Nuclear Brasileiro.....	46

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução das reservas provadas de petróleo, por localização (terra e mar) – 2009-2018	26
---	----

LISTA DE MAPAS

Mapa 1-	Amazônia Azul, área pleiteada junto a CNUDM.....	12
Mapa 2-	Fase 2 LEPLAC, limites da proposta enviada a CLPC.....	24
Mapa 3 -	Distribuição dos recursos minerais na zona econômica exclusiva e extensão da PC do Brasil.....	28
Mapa 4 -	Entorno estratégico brasileiro.....	33
Mapa 5 -	ZOPACAS e Entorno Estratégico brasileiro.....	35
Mapa 6 -	Áreas Jurisdicionais dos Distritos Navais e de Responsabilidade de Busca e Salvamento (SAR).....	39

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1. CAPÍTULO 1 - AS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS E OS SEUS POTENCIAIS.....	17
1.1 Resumo da evolução do Direito em ambiente marítimo.....	17
1.2 Águas jurisdicionais brasileiras: definições.....	19
1.3 Riquezas das águas jurisdicionais brasileiras.....	24
2. CAPÍTULO 2 - PODER NAVAL BRASILEIRO E SEU ENTORNO ESTRATÉGICO.....	31
2.1 Entorno estratégico e sua importância.....	32
2.2 A Marinha do Brasil hoje.....	37
2.3 Eventos históricos.....	41
2.4 Projetos em desenvolvimento.....	44
2.5 Analisando o problema de pesquisa.....	49
CONCLUSÃO.....	51
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	53

INTRODUÇÃO

O Brasil, desde o seu descobrimento, possui laços históricos com as navegações marítimas. Favorecido em grande parte por seu extenso litoral com cerca de 7.500 km de extensão, o Brasil figura dentre os países com maior faixa costeira do mundo. A importância não fica somente na faixa costeira, estende-se mar à dentro abrangendo o que podemos chamar de Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), zona que se inicia na faixa costeira e alonga-se até 200 milhas.

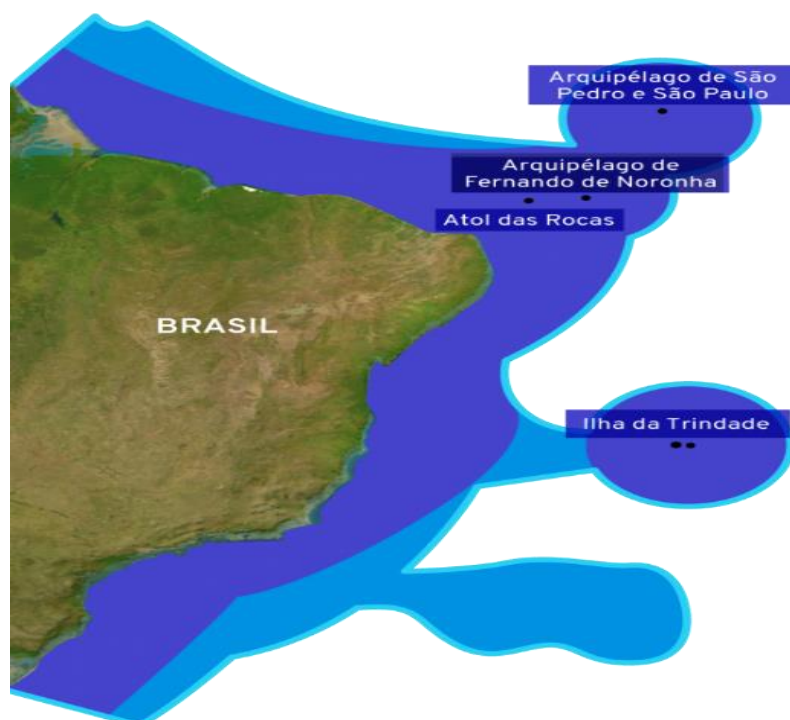
Recentemente, o Brasil pleiteou junto à Organização das Nações Unidas um aumento nessa zona, onde com base na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar (CNUDM), este pleito visa que as AJB se alonguem até as 350 milhas da costa. Para ser ter uma ideia, toda essa área possui cerca de 5,7 mil km² e devido a semelhança de grandeza e da biodiversidade lá existente, a Comissão Interministerial sobre os Recursos do Mar (CIRM) alçou essa área de Amazônia Azul.

Tal zona reveste-se de extrema importância para o nosso país em várias vertentes. Podemos colocar em destaque três vertentes que se sobressaem: a econômica, a científica e a estratégica. Na econômica, a atividade de exploração de petróleo e gás apresenta-se como o carro chefe, com isso, gerando uma grande demanda no modal marítimo, onde cerca de 90% de toda a exportação nacional é escoada por este modal. Na científica, são desenvolvidos vários projetos que visam estudar a biodiversidade existente na Amazônia Azul, entre eles o projeto Ação Biotecnologia Marinha (BIOMAR). Na vertente estratégica, o Atlântico Sul figura como entorno estratégico de importância para a Estratégia Nacional de Defesa (END) devido a sua grande importância política e econômica.

Para que toda essa área seja devidamente monitorada e que os interesses nacionais nela sejam resguardados, torna-se vital um controle efetivo da mesma, onde, o governo do brasileiro utiliza-se do seu Poder Naval para esta ação. Atualmente, a Marinha do Brasil conta com oito Distrito Navais, divididos em áreas de jurisdição e de responsabilidade de busca e salvamento. Os meios navais são empregados da forma que sejam atendidos os objetivos atribuídos a Força Naval contidos na END.

Mapa 1 - Amazônia Azul, área pleiteada junto a CNUDM

	área em km ²
Área total	5.669.512
Zona Econômica Exclusiva	3.574.811
Extensão da Plataforma Continental	2.094.701
Ilhas e arquipélagos	



Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/o-que-%C3%A9-amaz%C3%B4nia-azul-e-por-que-o-brasil-quer-se-tornar-pot%C3%Aancia-militar-no-tl%C3%A2ntico>>. Acesso em 29 junho de 2020.

Entretanto, surge a necessidade de análise referente a eficácia deste controle. O questionamento baseia-se principalmente quando é levantada a dúvida sobre a necessidade de ampliação desse controle em detrimento ao que é requerido na END.

Com a Amazônia Azul sendo uma área com grande riqueza de recursos explorados, de potencial descobertas e de importância vital em diversos níveis para o Brasil, a Estratégia Nacional de Defesa (END), cita que:

O Poder Naval deve dispor de meios capazes de detectar, identificar e neutralizar ações que representem ameaça nas águas jurisdicionais brasileiras, e manter a segurança nas linhas de comunicação marítimas onde houver

interesses nacionais, nos termos do direito internacional. (BRASIL, 2016c, p.26).

Desta forma, o problema de pesquisa que orientou esta pesquisa foi o seguinte: em que medida o controle exercido atualmente pelo Poder Naval, nas águas jurisdicionais brasileiras, atende às demandas provenientes da Estratégia Nacional de Defesa?

Desta feita, e visando solucionar o problema de pesquisa estabelecido, este estudou considerou a seguinte hipótese: a presença do Poder Naval Brasileiro, em suas águas jurisdicionais, é fator **DETERMINANTE** para a garantia da manutenção dos interesses nacionais e se reveste na principal forma de resguardar os interesses do país em suas águas jurisdicionais.

Diante do estudo da literatura referente ao presente tema, este trabalho procurou apresentar as explicações e justificativas para a presença constante do Poder Naval, nas águas jurisdicionais brasileiras, devido, principalmente, à importância que a mesma tem para a nação nos aspectos econômicos, científicos e estratégicos. Dessa forma, buscou-se fazer uma análise qualitativa nos dados e informações coletadas sobre este tema.

A partir da análise dos dados e evidências encontradas foi realizada uma revisão sobre a atual eficácia do controle exercido pelo Poder Naval nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, apresentando, inclusive, um entendimento sobre as possibilidades de ampliação deste.

Assim, esta pesquisa teve como objetivo geral identificar e analisar em que medida o controle exercido atualmente pelo Poder Naval, nas águas jurisdicionais brasileiras, atende às demandas provenientes da Estratégia Nacional de Defesa.

Como forma de facilitar o atingimento do objetivo geral, os seguintes objetivos específicos foram estabelecidos:

- a) Analisar o cenário marítimo de interesse do Brasil, em particular suas águas jurisdicionais, e a importância do mesmo nas questões econômicas, científicas e estratégicas;
- b) Analisar como é exercido atualmente o Poder Naval brasileiro para o controle das águas jurisdicionais brasileiras;
- c) Analisar e apresentar os fatores que justificam a presença constante do Poder Naval brasileiro em suas águas jurisdicionais brasileiras.

Com extensões territoriais de dimensões continentais e grande linha de costa, o Brasil tem desde o seu *descobrimento*, um país com vocação para explorar as atividades oriundas do setor marítimo. Segundo o Ministério da Economia, o modal marítimo brasileiro foi

responsável por mais de 90% das exportações, além das diversas atividades econômicas que são desenvolvidas nesse ambiente, podendo citar: a pesca, extração de petróleo em plataformas marítimas, além do vasto conhecimento científico adquirido com a realização de pesquisas.

Diante de tamanha riqueza, é necessário que o país inclua no seu âmbito estratégico, políticas que visem controlar e resguardar os interesses nacionais nessa área. Uma das formas de se fazer presente e cumprir com tais objetivos é o uso regular do Poder Naval Brasileiro em toda sua área de interesse. Para corroborar com essa visão, a Estratégia Nacional de Defesa cita que:

As capacidades para controlar áreas marítimas, negar o uso do mar e projetar o Poder Naval terão por foco incrementar a segurança e a habilitação para defender as plataformas petrolíferas, as instalações navais e portuárias, os arquipélagos e as ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras e responder prontamente a qualquer ameaça às vias marítimas de comércio (BRASIL, 2016c, p. 26)

Ainda que a Marinha do Brasil exerça sua presença nas AJB e devido a sua grande extensão, existem questionamentos acerca de uma presença mais incisiva muito por conta do investimento demandado que se torna considerável para o país onde, para alguns, esse dinheiro poderia reverter-se em investimentos em outras áreas o qual o país necessita.

Acerca disto e diante da análise realizada sobre o problema de pesquisa, este estudo espera apresentar resultados que possam contribuir com o tema, otimizando as tarefas a serem realizadas pelo Poder Naval brasileiro para que se atinja plenamente as requisições da END.

Para a elaboração do presente estudo, foram consultadas diversas obras, dentre elas destacam-se FIGUERÔA (2014) que apresenta valiosa explanação, abordando aspectos históricos sobre o Direito no Mar e chegando até os dias atuais, apresentando a Plataforma Continental Brasileira conforme a legislação corrente. Abordando um ponto de vista estratégico sobre o papel da Marinha do Brasil no presente estudo, foi buscado em LUIS (2015) a explanação sobre esse ponto de vista. Já para a abordagem sobre o entorno estratégico nacional, observou-se na obra de NASSER e MORAES (2014), grande contribuição em relação as questões de segurança abordadas principalmente em um âmbito continental relativo aos países fronteiriços ao Brasil, como também as questões de cooperação entre Estados, tal qual a ZOPACAS.

Com isso buscou-se sedimentar os embasamentos e a hipótese atrelada ao presente estudo. Além das obras já mencionadas, foi desenvolvida uma abordagem recorrente a diversos documentos oficiais, uma vez que os mesmos solidificam a ideia do país para com este tema.

Dentre esses documentos oficiais, pode-se citar como os mais importantes o Livro Branco de Defesa Nacional (2016), a Política Nacional de Defesa e a Estratégia Nacional de Defesa, relatórios elaborados pelo Ministério da Economia, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e documentos publicados pela Comissão Interministerial sobre os Recursos do Mar. Neste diapasão, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, representada no Decreto-lei nº 1.530 de 22 de junho de 1995, surge como o documento fundamental na abordagem deste estudo, pois o mesmo solidifica o entendimento legislativo no âmbito internacional sobre as AJB.

Quanto ao tipo da pesquisa, foi realizado uma pesquisa exploratória onde buscou-se a compreensão e justificativas dos fatos abordados. Para realizarmos este trabalho, foi necessário a pesquisa bibliográfica a partir dos materiais bibliográficos já publicados que norteiam o tema.

Abordando documentos oficiais, dentre eles a END, foram levadas em conta as diretrizes que devem ser atendidas, justificando também, com fatores econômicos e científicos apresentados pelo Governo e correlacionando com a importância que os mesmos tem para o país.

O presente trabalho observou a seguinte estrutura: no primeiro capítulo, busca-se a apresentação do contexto o qual estão inseridas as águas jurisdicionais brasileiras e de todo o conceito correlacionado com a mesma, expondo sua importância no contexto econômico, científico e estratégico para o país, como também as normas que definem seus limites e um breve histórico sobre essas normas. São mostrados também, os documentos que norteiam as atividades nela exercidas. No segundo capítulo, é feito o aprofundamento da importância das AJB na vertente estratégica do Brasil, apresentando como este tema é abordado na Estratégia Nacional de Defesa e de como são desenvolvidas as atividades da Marinha do Brasil nesta área. Por último, faz-se uma abordagem sobre projetos previstos em um horizonte temporal próximo, contidos no Plano Estratégico da Marinha – 2040, relacionando-os com as tarefas a serem desempenhadas pelo Poder Naval nas AJB e de acordo com o espectro apresentado, conseguiremos analisar se o papel desempenhado pela Marinha do Brasil atenderá as demandas emanadas da Estratégia de Defesa Nacional.

CAPÍTULO 1

AS ÁGUAS JURIDICIONAIS BRASILEIRAS E OS SEUS POTENCIAIS.

O presente capítulo visa apresentar de forma sintetizada os potenciais existentes em toda as AJB. Sabemos que a riqueza lá existente é imensa e grande parte dela ainda é inexplorada, porém, o que é explorado no momento por si só já tem um papel extremamente relevante para o Brasil. Não é interesse do estudo esgotar todo o assunto relacionado a este tema, porém, ao final deste capítulo podemos nos conscientizar o quão importante é esta área para o Brasil.

1.1 – Resumo da evolução do Direito em ambiente marítimo

Estima-se que a área total dos mares e oceanos represente cerca de 70,6%¹ do total do planeta, ou seja, mais de dois terços da superfície. O uso dessa área foi fator fundamental para as constantes evoluções dos povos. Foram através das rotas marítimas que as economias permitiram-se expandir e vislumbrar novos mercados, através do uso delas que navegadores desbravaram novos continentes e assim construíram a história de diversas nações.

Traçando um histórico dos principais períodos que tiveram influência no contexto do ambiente marítimo, podemos observar as Grandes Navegações, iniciadas no século XV destacaram-se por proporcionar “descobertas” de novos continentes, sendo Portugal e Espanha os países pioneiros. Porém anteriormente a este período, o ambiente marítimo era utilizado mesmo que com certa restrição devido ao restrito conhecimento. Segundo FERREIRA (2006, p. 2), “o espaço marítimo sulcado pelos navegadores da antiguidade clássica e da Idade Média era tido pelas Cidades, Estados ou Impérios da época que utilizavam essas rotas, como sendo de domínio público com o correspondente Direito de Jurisdição”. Muito se evoluiu desde então e podemos pontuar alguns momentos na história que proporcionaram modificações no tocante a legislação do ambiente marítimo internacional. Hugo Grotius, considerado um dos fundadores do Direito Internacional através do seu estudo *de Jure praedae*, fez uma das primeiras contribuições para a matéria em questão. Segundo FERREIRA (2006, p. 7), “mas o mais importante veio a ser o capítulo XII, feito sobre o direito de presa, que tratava da liberdade dos

¹ Dados sobre o planeta terra. Disponível em: <https://planetario.ufsc.br/dados-sobre-o-planeta/>. Acesso em 21, junho de 2020.

mares e em que se defendia que o mar alto é livre (...) Este capítulo foi destacado do texto e publicado, em meados de 1608, com o título de *Mare liberum*”.

Essa tese com o passar do tempo instigou a publicação de várias outras, tendo cada nação interesse em uma que pudesse atender seus objetivos, havendo decisões baseadas até na capacidade bélica das nações. Como cita Figuerôa (2014):

Em 1702, Cornelius van Bynkershoek condiciona, no livro *De dominio maris*, o domínio estatal sobre o mar a força de suas armas (*terra potestas finitur ubi finitus armorum vis*). Essa doutrina, conhecida como a regra do tiro de canhão, pouco a pouco se consolidou como norma costumeira para a largura do mar territorial (cerca de três milhas marítimas). (FIGUERÔA, 2014, p. 70)

A partir do século XIX, e início do século XX, as constantes evoluções tecnológicas passaram a proporcionar novas possibilidades no ambiente marítimo. Exploração de recursos naturais (petróleo), passagem de cabos e dutos submarinos, construção de ilhas artificiais são alguns dos novos usos que podemos fazer constar. Com isso foi provocado uma necessidade de mudança no âmbito do sistema mundial, para que se chegasse a um consenso sobre novas formas de se estabelecer os limites e domínios sobre as zonas marítimas, uma vez que as que vigoravam se mostraram obsoletas.

Algumas tentativas foram realizadas. A Conferência de Haia, em 1930, tentou unificar o pensamento sobre o tema acerca de uma legislação única, embora sem sucesso. Em 1945, a proclamação Truman gerou uma nova visão sobre o direito marítimo, como cita Figuerôa (2014):

A proclamação Truman iniciou nova fase no Direito do Mar, caracterizada, segundo o professor Marotta Rangel, pela sua transformação de um direito de comunicação para um direito de recursos, pelo crescente papel desempenhado pelos interesses dos Estados costeiros e pela passagem de um direito unidimensional (voltado a lamina d'agua), para um direito tridimensional, sobre a coluna d'agua, solo e subsolo (FIGUERÔA, 2014, p. 71).

A proclamação Truman, como os outros marcos temporais nessa história do Direito em ambiente marítimo, não pôs fim as controvérsias levantadas pelas nações, onde em movimentos análogos ao do governo dos EUA, reivindicavam seus espaços marítimos. Com a criação da Organização das Nações Unidas (ONU) após a 2ª Guerra Mundial poderia ali, haver naquele

órgão, a solução. Através de reuniões das nações interessadas, que juntas deveriam dissertar sobre uma futura resolução nesse âmbito. Com a participação de 86 nações, realizou-se em Genebra, de 24 de fevereiro a 27 de abril de 1958, a primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

Nela, temos o marco inicial de uma série de sessões e conferências que atravessaram décadas de negociação, pondo em discussão e permitindo a criação de conceitos que são regidos de forma atualizada pela III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, realizada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982, tendo 116 países assinado tal convenção e o Brasil sendo um deles.

1.2 – Águas jurisdicionais brasileiras: definições.

Como explicitado anteriormente, a Organização das Nações Unidas, projeta-se como expoente de definição no que tange as discussões sobre o Direito do Mar:

As Nações Unidas têm estado por muito tempo na vanguarda dos esforços para assegurar um uso dos mares e oceanos pacífico, cooperativo e legalmente definido para o benefício individual e comum da humanidade. Seu trabalho pioneiro na adoção da Convenção da Legislação Marítima de 1982 permanece como um momento de definição da extensão do direito internacional para a grande maioria dos recursos hídricos comuns do nosso planeta. O Escritório das Nações Unidas de Assuntos Jurídicos, através da sua Divisão de Assuntos do Oceano e da Lei Marítima, desempenha um papel importante no apoio a esses esforços (Nações Unidas, 2020).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), veio como marco delimitador importante na história mundial. O Brasil, em consequência do potencial marítimo que tem de exercer e explorar, se fez presente na mesma, tendo ratificado a Convenção e expresso na forma da lei da seguinte forma: “Fica declarado que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, entrou em vigor internacional e, para o Brasil, em 16 de novembro de 1994, de conformidade com o seu art. 308, parágrafo 1º” (Brasil, 1995, art. 1º).

Através dessa convenção, o Brasil passou a adotar a definição das águas jurisdicionais brasileiras expressas segundo as delimitações da CNUDM. Segundo as Normas de Autoridade Marítima (NORMAM-08) para tráfego e permanência de embarcações águas jurisdicionais brasileiras definem as mesmas da seguinte forma:

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 duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer (NORMAM-08, 2013, p. 1-1).

É bastante salutar que explicitemos alguns conceitos de forma a situar o leitor no assunto, visto que a área marítima passa a ser tratada de diferentes formas de acordo com a sua localização. Através do estudo do uso dos mares, podemos entender a área marítima sob jurisdição de uma nação como uma reunião de outras quatro partes segundo a CNUDM, sendo elas: o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental. Com esse balizamento, conseguiu-se chegar a um denominador comum sobre os níveis de soberania exercido pelas nações e a regulamentação das atividades contidas nele, de acordo com a área em questão. No Brasil, as definições são bem explícitas e podemos assim dizer complementares através da lei nº 8.617/93 e do decreto-lei nº 1.530/95, este último veio através da CNUDM e reproduz os conceitos advindos da mesma.

Com a primeira parte adjacente a linha de costa, temos o mar territorial sendo definido por compreender “uma faixa de doze milhas marítima de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil” e “a soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo” (Brasil, 1993, art. 1º e 2º). Estendendo-se até as 24 milhas marítimas partindo-se da linha base² que também deu início ao mar territorial, encontra-se a zona contígua.

Não há o entendimento de soberania absoluta nessa parte, porém ainda sim o Brasil pode atuar de forma a reprimir e fiscalizar ato infracional, sendo na forma da lei, definida por “evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu território, ou no seu mar territorial” e “reprimir as infrações às leis e aos regulamentos, no seu território ou no seu mar territorial” (Brasil, 1993, art. 5).

² A linha base segundo a CNUDM, é a linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro.

Na terceira parte, chegamos na Zona Econômica Exclusiva (ZEE). Segundo a CNUDM, o seu limite não pode ultrapassar as 200 milhas náuticas contadas a partir da linha de base. Na ZEE, regulamenta-se os aspectos de exploração, principalmente no âmbito científico e de exploração de recursos naturais. Tendo essa parte grandes dimensões, é comum pensar que talvez seja o ambiente marítimo de maior relevância e que demande maior esforço de proteção por partes de suas nações. Por definição, segundo a legislação brasileira temos:

Art. 7º Na zona econômica exclusiva, o Brasil tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos;

Art. 8º Na zona econômica exclusiva, o Brasil, no exercício de sua jurisdição, tem o direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marítimo, bem como a construção, operação e uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas (Brasil, 1993, art. 7º e 8º).

É importante salientar que outras nações possam vir a ter o direito de exploração na ZEE do Brasil contanto, que entre em acordo e tenha a anuência do governo brasileiro. Essa prática pode ser entendida como uma ação que gera desconforto do ponto de vista estratégico, haja vista que ao desenvolver-se atividades em área próxima à faixa costeira de uma nação que detém o controle, provoca-se a sensação de permanência no território da mesma.

Restando definir a quarta e última parte, chegamos ao que chamamos de plataforma continental. Na forma da lei nº 8.617/93, a plataforma continental pode ser definida por:

Compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (Brasil, 1993, art. 11).

Quanto a soberania do Brasil nesta área, pela legislação, é dada autonomia semelhante a exercida na ZEE quando é dito que “o Brasil exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental, para efeitos de exploração dos recursos naturais” (Brasil, 1993, art. 12). É observado e compreendido pela CNUDM, que “o limite exterior da plataforma continental não

deve exceder 350 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial” (Brasil, 1995, art. 76, §6).

Com vistas nessa possibilidade, foi desenvolvido o programa para o Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), estabelecido através do decreto nº 98.145/1989. Esse levantamento, visa com base nas diretrizes determinadas pela CNUDM, reunir todas as condições necessárias para que seja reconhecido esse território para o Brasil, o que garantiria a sua autonomia quanto a exploração dos recursos naturais nesta área. O levantamento iniciou-se no ano de 1987, tendo a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) a responsabilidade de coordenar os esforços e assessorar o Presidente da República. Após uma primeira fase iniciada em 1987, onde após realizado todo o levantamento e estudo necessário, foi apresentado à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU em 2004, a reivindicação do governo brasileiro que totalizava cerca de 960 mil km² de área oceânica além das 200 milhas náuticas.

Figura 1 - Divisões das águas jurisdicionais brasileiras.



Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac#decreto>>. Acesso em 22, junho de 2020.

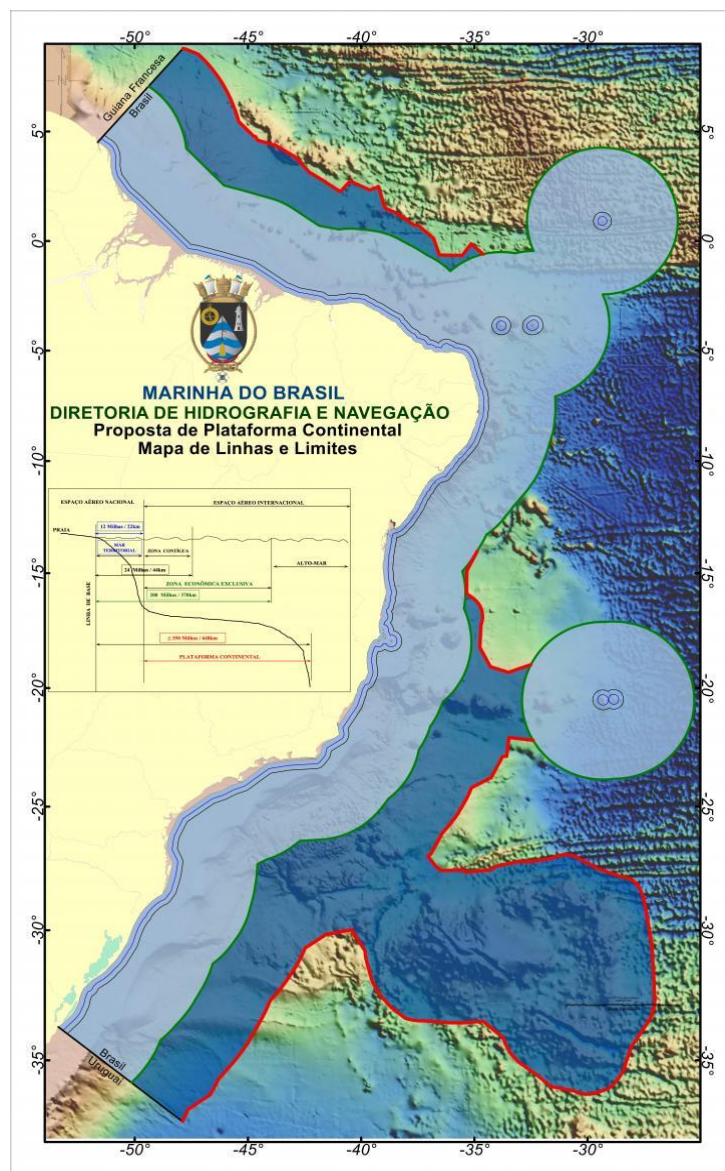
Essa reivindicação veio a ter um parecer por parte da CLPC somente em 2007, onde foram declinados cerca de 20%³ do total reivindicado. A decisão não agradou o governo brasileiro e a CIRM decidiu por elaborar uma Proposta Revista de Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira que seria remetida à apreciação da CLPC em momento posterior. A partir daí, iniciou-se a segunda fase do LEPLAC.

A fim de facilitar o estudo de área reivindicada, a CIRM optou por dividi-la em três partes: a Margem Sul, Margem Equatorial e a Margem Oriental/Meridional. A margem sul já conta sucesso em sua empreitada. Foi apresentada em 2015 a CLPC e teve seu pleito plenamente atendido em 2019, agregando cerca de 170.000 km² à Plataforma Continental brasileira. A Margem equatorial, teve seu estudo encaminhado e CLPC em 2017 e sua análise ainda se encontra pendente de aprovação e por último, a Margem Oriental/Meridional teve sua proposta encaminhada a CLPC em 2018 e a sua demanda provavelmente será analisada a partir de 2023.

Não podemos negar que as autoridades brasileiras se encontram esperançosas da vitória no pleito, que demandou esforços técnicos e econômicos de grandes magnitudes. Com a aprovação total, o Brasil terá na totalidade em sua área oceânica sob jurisdição cerca de 5,7 milhões de km², o que corresponde à metade da área terrestre brasileira e é comumente chamada de Amazônia Azul em alusão a nossa floresta Amazônica. A figura 2 ilustra os limites da proposta apresentada à CLPC.

³ CIRM. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>>. Acesso em 22 de junho de 2020.

Mapa 2 - Fase 2 LEPLAC, limites da proposta enviada a CLPC



Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac#decreto>>.
Acesso em 22, junho de 2020.

1.3 – Riquezas das águas jurisdicionais brasileiras.

Vimos que o Brasil através do LEPLAC, requisitou extensa área marítima para a CNUDM visando a inclusão em sua plataforma continental. Tal demanda, apresenta justificativas principalmente no que tange ao aspecto econômico. Segunda a CNUDM, “o Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais” (Brasil, 1995, art. 77, §1) e ainda

complementa que “se o Estado costeiro não explora a plataforma continental ou não aproveita os recursos naturais da mesma, ninguém pode empreender estas atividades sem o expresse consentimento desse Estado” (Brasil, 1995, art. 77, §2).

Com essas definições, podemos notar que ao se agregar essa vasta área a jurisdição brasileira, todo o potencial da mesma passa a ser somente explorado pelo Brasil, com isso, mesmo que em um primeiro momento o país não deseje empreender algum esforço naquela área, as reservas da mesma devem ficar intactas salvo o consentimento do Brasil para a exploração de um terceiro.

Do ponto de vista econômico, a exploração do petróleo e gás, desponta como o principal item. O Brasil encontra-se atualmente na 10ª colocação mundial dos produtores de petróleo, extraindo a marca de 1,4 milhão de barris/dia, onde cerca 95,7% do total foi produzido em mar, sendo 55,2% desta produção advinda do pré-sal. No ano de 2018 a produção de gás natural do pré-sal, correspondeu a cerca de 51% da produção do país⁴.

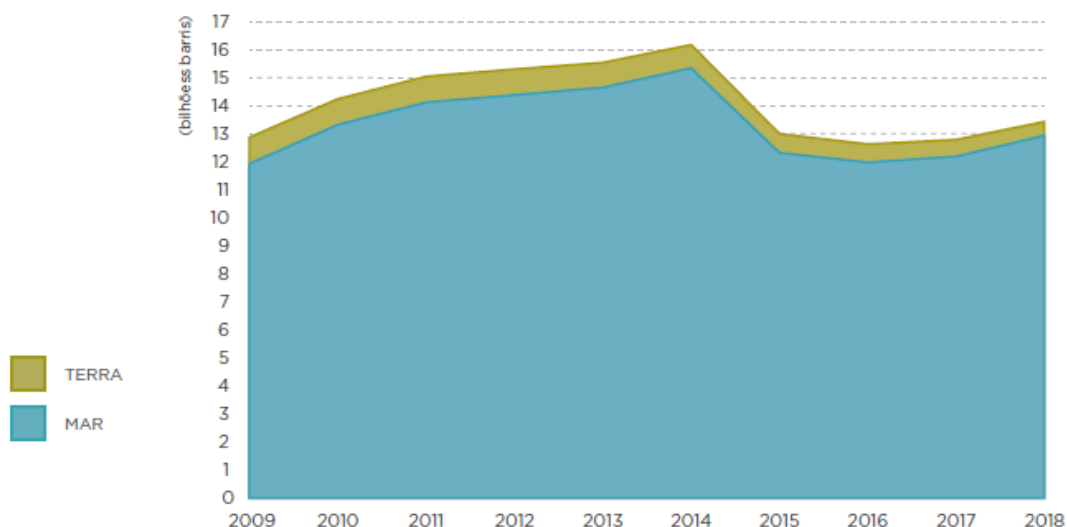
Com base nesses dados, nota-se o papel fundamental dos recursos explorados em áreas marítimas na produção de petróleo e gás. Além das reservas que ainda não tiveram todo o seu potencial explorado, porém através de análises de dados geológicos e de engenharia consegue-se provar o seu potencial, as chamadas reservas provadas. Essas reservas de petróleo brasileiras, fazem com que o Brasil ocupe a 15ª posição mundial, possuindo cerca de 13,4 bilhões de barris, das quais 495,3 milhões em terra e 12,9 bilhões de barris em mar⁵.

Para representarmos a grandiosidade em termos proporcionais dos recursos advindos da área marítima, apresentamos a figura 3 que explicita a quantidade de reservas provadas em território brasileiro desde 2009.

⁴ ANP. Anuário estatístico brasileiro, do petróleo, gás natural e biocombustíveis 2019, Rio de Janeiro, 2019, p.77.

⁵ ANP. Anuário estatístico brasileiro, do petróleo, gás natural e biocombustíveis 2019, Rio de Janeiro, 2019, p. 71.

Gráfico 1 - Evolução das reservas provadas de petróleo, por localização (terra e mar) – 2009-2018



Fonte: ANP. Anuário estatístico brasileiro, do petróleo, gás natural e biocombustíveis 2019, Rio de Janeiro, 2019, p. 73.

As riquezas a serem exploradas nas AJB não se resumem somente ao petróleo e ao gás, mesmo que esses últimos se destaquem pelo grande volume explorado. Algumas jazidas de minerais localizadas nas AJB começam a despertar o interesse para sua exploração, uma grande dificuldade atual é o pouco conhecimento que se têm sobre o perfil geológico das nossas AJB. O Serviço Geológico do Brasil - CPRM, apresenta esse panorama:

Uma grande dificuldade que nós, brasileiros, enfrentamos é o fato de nossa plataforma continental ser imensa (equivale à metade da área continental), mas só 1% dela estar mapeada. Espera-se ter, até 2030, concluído o mapeamento de 25% do nosso território submarino em uma escala topográfica que permita a extração comercial de seus bens minerais (BRANCO, Pécio de Moraes).

Estabelecidos pela CIRM, existem atualmente dois programas que desenvolvem trabalhos nesta área visando obter mais conhecimento acerca deste tema. O Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira – REMPLAC tem objetivo geral avaliar a potencialidade mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira⁶ e o Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA) que tem como propósito identificar e

⁶ CIRM. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/remplac>>. Acesso em: 26 de junho de 2020.

avaliar a potencialidade mineral de áreas com importância econômica e político-estratégicas para o Brasil, localizadas nesta região⁷.

Por se tratar de um campo ainda com certo desconhecimento, é provável que assim como o pré-sal, os estudos exercidos nessa área possam trazer futuramente explicações mais conclusivas a respeito do assunto. O Departamento Nacional de Produção Mineral – DNPM, apresenta alguns dos conhecimentos atuais no assunto:

Na zona econômica exclusiva brasileira já foram identificados depósitos de granulados bioclásticos e siliciclásticos, pláceres de minerais pesados e gemas, fosforitas, carvão, evaporitos, crostas e nódulos polimetálicos. Entre os recursos minerais cuja lavra é operacional, os que suscitam maior interesse são os granulados bioclásticos e siliciclásticos, os sais de potássio e os pláceres de minerais pesados (CAVALCANTI, 2011, p. 19).

Os granulados siliciclásticos, são as areias e cascalhos. Esse tipo de agregado marinho é usado em larga escala na indústria da construção civil como por exemplo na fabricação de concreto e também em obras de engenharia costeira. A figura 4 apresenta a distribuição dos recursos minerais na PC do Brasil. Outros minerais já são alvos de pesquisa para futura exploração, dentre eles podemos destacar o potássio, o diamante, o minério de ferro e sal-gema⁸.

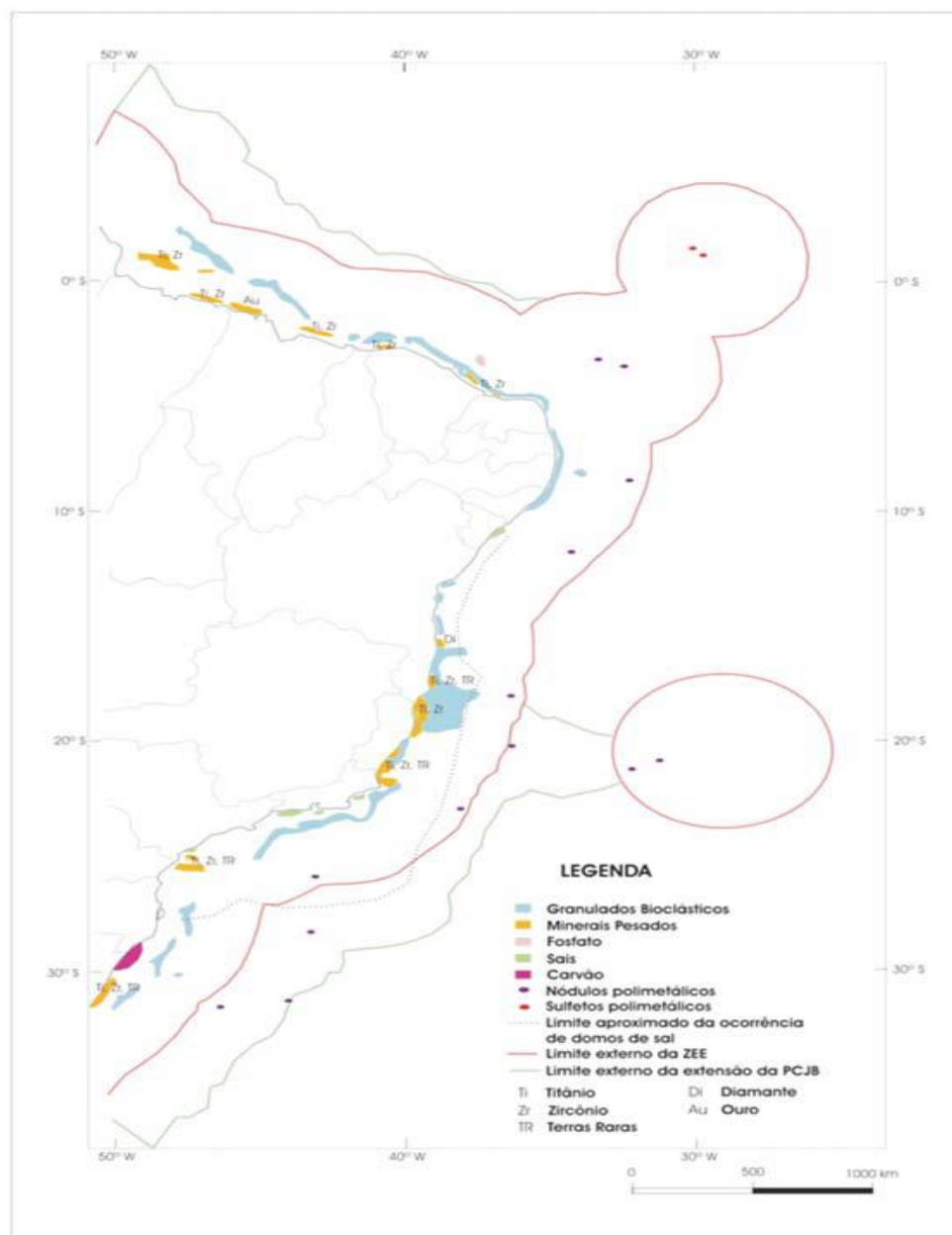
Segundo CAVALCANTI (2011), o Brasil, apresenta o mais extenso ambiente de deposição carbonática do mundo, sendo constituído principalmente por recifes, areias e cascalhos bioclásticos e concheiros. Os granulados bioclásticos despontam como um importante componente mineral, visto apresentar uma diversa gama de utilização. Dentre as principais possibilidades de uso podemos destacar a utilização na agropecuária como complemento na fertilização do solo, o uso na pecuária leiteira e de corte e na criação de frangos e porcos ele apresenta melhora na saúde dos animais e em biotecnologia é utilizado como potencializador e catalizador do crescimento de bactérias específicas para diversos tipos de tratamentos⁹.

⁷ CIRM. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/proarea>. Acesso em: 26 de junho de 2020.

⁸ BRANCO, Pércio de Moraes. Recursos minerais do fundo do mar. Disponível em < <http://www.cprm.gov.br/publique/Redes-Institucionais/Rede-de-Bibliotecas---Rede-Ametista/Recursos-Minerais-do-Fundo-do-Mar-2560.html>>. Acesso em: 24 de junho de 2020.

⁹ CAVALCANTI, Vanessa Maria Mamede. Plataforma continental: a última fronteira da mineração brasileira, Brasília, 2011, p. 34.

Mapa 3 - Distribuição dos recursos minerais na zona econômica exclusiva e extensão da PC do Brasil.



Fonte: CAVALCANTI, Vanessa Maria Mamede. Plataforma continental: a última fronteira da mineração brasileira, Brasília-DF, 2011, p. 20.

Além dos recursos minerais, do petróleo e do gás, outra possibilidade econômica a ser explorada nas AJB é a pesca. O Brasil aparece como 26º colocado no ranking mundial quando o assunto é a captura de peixes na natureza, onde cerca de 3,5 milhões de brasileiros, seja de forma direta ou indireta, tenham na atividade pesqueira a sua principal fonte de renda¹⁰.

¹⁰ OCEANA, 2007. Disponível em: <https://brasil.oceana.org/pt-br/imprensa/comunicados-a-imprensa/pesca-brasileira-esta-entrando-em-colapso-sem-estatisticas-oficiais>. Acesso em: 24 de junho de 2020.

Segundo o antigo Ministério da Pesca e Aquicultura (2011, p. 21), “a pesca extrativa marinha continuou sendo a principal fonte de produção de pescado nacional, sendo responsável por 553.670,0 t (38,7% do total de pescado)”. Dentre as espécies mais capturadas, segundo o MPA (2011) destacam-se a sardinha-verdadeira, a corvina, o camarão-sete-barbas, o camarão-rosa e a lagosta, sendo esta última uma das principais espécies em termos de exportação¹¹.

Até agora falamos na vertente do retorno econômico que as riquezas contidas nas AJB proporcionam ao Brasil. Por serem recursos naturais, a vertente científica está intimamente associada a essa área. A biodiversidade marinha, os ecossistemas presentes, os perfis geológicos contidos e os recursos minerais advindos deles, tem por obrigação serem estudados, monitorados e conservados o máximo possível de forma que a degradação gerada pelo homem, sendo na maioria das ocasiões realizadas pela extração do bem de forma indiscriminada não venham a gerar consequências catastróficas no futuro.

Ações como o monitoramento contínuo da pesca marítima para o uso racional dos estoques pesqueiros, implementação de planos com vistas a proteção de espécies marinha ameaçadas e o constante estudo com vistas a exploração sustentável da biodiversidade presente em nossas AJB são alguns dos planos que o Brasil deve colocar em prática a fim de assegurar uma riqueza permanente em sua área.

No estudo científico brasileiro, a biotecnologia marinha surge como uma proposta bastante interessante. Pesquisas nesta área são desenvolvidas por iniciativas públicas destacando-se a Ação Biotecnologia Marinha (BIOMAR) que é coordenada pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI). Segundo a CIRM (2005), “o potencial biotecnológico da biodiversidade marinha é uma das ações prioritárias em desenvolvimento no âmbito da CIRM” e a BIOMAR vem com o propósito de “fomentar o aproveitamento sustentável do potencial biotecnológico dos organismos marinhos existentes nas zonas costeiras e de transição e nas áreas marítimas sob jurisdição e de interesse nacional” (CIRM, 2005). Universidade públicas e a iniciativa privada também exercem forte atuação nesses estudos. Segundo Fernandes (2012):

Há cerca de 200 pesquisadores envolvidos em Biotecnologia Marinha, em particular na Universidade Federal do Ceará (UFC) (23 grupos cadastrados), na Universidade de São Paulo (USP) e na UFSC (20 grupos cada), na Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) (19 grupos), na Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) (16 grupos), na UFF (15 grupos), na FURG

¹¹ Boletim estatístico da pesca e aquicultura, Brasil, 2011, p. 25.

(14 grupos), na UFBA (13 grupos) e na UFPR (11 grupos) (FERNANDES et al., 2012, p. 413).

Segundo o Ministério da Saúde (2010, p. 26), alguns segmentos apresentam-se como bastante promissores no campo da Biotecnologia Marinha, dentre eles podemos citar: a busca de fármacos, o desenvolvimento de tecnologias biológicas para identificar pontos de estresse ecológico no ambiente e assim desenvolver métodos de proteção ambiental e o desenvolvimento de tecnologias moleculares para identificar doenças emergentes de animais marinhos, para proteger a pesca e outros recursos biológicos.

Do ponto de vista financeiro, a vertente mais promissora possa estar na busca por componentes fármacos onde, segundo o Ministério da Saúde (2010, p. 26), “apenas quatro produtos naturais marinhos em fase de ensaios clínicos apresentam um valor de mercado superior a um bilhão de dólares”. Medicamentos antivirais, anticancerígenos, analgésicos são alguns dos medicamentos que tiveram componentes extraídos da fonte marinha¹².

É inegável a grandeza, não só de ordem econômica, como também da possibilidade de aquisição de conhecimento que o ambiente marítimo pode proporcionar ao Brasil. Apesar de não esgotarmos nesse estudo todas as possibilidades de uso do ambiente marítimo, as aqui apresentadas conseguem ilustrar o quão importante para o Brasil são suas AJB e como é racional que nosso pensamento seja direcionado a proteção desta área, fazendo-se necessário pensar, sobre como o Brasil deva exercer sua presença constantemente, resguardando assim os seus interesses e colaborando para um uso racional da mesma.

¹² FERNANDES et al. O Brasil e o Mar no século XXI. Niterói, 2012, p. 416.

CAPÍTULO 2

O PODER NAVAL BRASILEIRO E SEU ENTORNO ESTRATÉGICO

Podemos afirmar que ao falar de Poder Naval Brasileiro logo se vêm à mente a figura da Marinha do Brasil. Essa caracterização do Poder Naval de um país como sendo a força militar do mesmo no ambiente marítimo foi alvo de estudo por longos períodos. Em uma janela a partir do final do século XIX, estudiosos destacaram-se por criar teorias a respeito do assunto, entre eles Alfred Thayer Mahan, Julian Stafford Corbett destacam-se no cenário mundial onde influenciaram grandes marinhas ao longo desses tempos. Esses estudos levaram a definições que até hoje são mantidas e o Poder Naval pode ser entendido segundo Mello (1997) como “mais restrito e se manifesta como poder especificamente militar” (apud VIOLANTE, 2015, p. 227).

A presença de um Poder Naval no ambiente marítimo deu-se principalmente pela importância que este representa para os seus países, no qual foi identificado que para assegurar os interesses de uma nação nesse espaço, fez-se mister a presença daquele. Segundo Stevens e Wescott (1958):

A importância da dimensão econômica dos espaços marítimos traz implicações para as questões de segurança e defesa relacionadas aos oceanos. Os navios de guerra e as marinhas, criados inicialmente para proteger o comércio marítimo das primeiras civilizações do Mediterrâneo, hoje são os principais responsáveis pela segurança deste sistema marítimo globalizado (apud NASSER e MORAES, 2014, p. 200).

Nesse sentido, a Marinha do Brasil apresenta-se como a instituição que representa esse Poder Naval nacionalmente e para o seu emprego de acordo com as necessidades do país, ela obedece diretrizes que são expressas através de documentos nacionais. A Política Nacional de Defesa (PND), aparece como o instrumento maior nesse aspecto a qual cita:

A PND é o documento de mais alto nível do País em questões de Defesa, baseado nos princípios constitucionais e alinhado às aspirações e aos Objetivos Nacionais Fundamentais, que consolida os posicionamentos do Estado brasileiro e estabelece os objetivos mais elevados neste tema (Brasil, 2016b, p. 4).

A Política Nacional de Defesa, juntamente com a Estratégia Nacional de Defesa (END) complementam-se e apresentam-se como os documentos norteadores do tema, onde através dos mesmos podemos identificar de forma fidedigna o pensamento do país para com o tema de Defesa, no qual se insere o Poder Naval. O Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) completa essa tríade de documentos, onde o mesmo volta-se mais ao público geral apresentando a linha de ação governamental para o uso de suas Forças Armadas.

A importância das águas jurisdicionais brasileiras vem como fator maior para o emprego do Poder Naval, onde segundo Caroli (2010):

A soberania brasileira nos espaços marítimos só será garantida pela disponibilidade balanceada de navios de superfície, submarinos, aeronaves e sistemas de monitoramento. Os navios de guerra representam a presença do Estado no mar e somente eles serão capazes de patrulhar as fronteiras marítimas e impor os direitos nacionais sobre os recursos existentes na Amazônia Azul (CAROLI, 2010, p. 143).

Corroborando com esse pensamento, o PEM 2040 (Marinha do Brasil, 2020, p. 14), define o Poder Marítimo da seguinte forma:

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 (MARINHA DO BRASIL, 2020, p. 14).

Pautado nos documentos oficiais apresentados, esse capítulo visa apresentar o cenário estratégico de interesse nacional, definindo o entorno estratégico e como o Poder Naval Brasileiro se mostra nos dias atuais referente as necessidades daquele cenário.

2.1 Entorno estratégico e sua importância

Para podermos fazer uma associação fidedigna entre os objetivos vislumbrados pelo governo brasileiro e a situação geopolítica de interesse nacional, é necessário que também se defina o entorno estratégico do país. É válido observar que alterações em regiões distintas podem vir a influenciar nos interesses nacionais, porém a área crucial, onde a maioria dos objetivos nacionais de estratégia e defesa estão atrelados cresce de importância. A Política Nacional de Defesa se expressa de forma bem clara quanto a este assunto, onde, segundo a

mesma, “sem desconsiderar a esfera global, estabelece como área de interesse prioritário o entorno estratégico brasileiro, que inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica” (BRASIL, 2016b, p. 6). O ambiente marítimo no entorno estratégico brasileiro é representado pelo Atlântico Sul, caracterizando o Brasil como o país de maior costa atlântica¹³, que por sua vez nessa representação as AJB representam grande parte deste ambiente. No Livro Branco de Defesa Nacional, esse ambiente marítimo estratégico é apresentado da seguinte forma:

A área marítima estratégica de maior prioridade é a limitada pelo paralelo 16 norte, a costa oeste da África, a Antártica, o leste da América do Sul e o leste das Antilhas Menores. Parte dessa área é representada pelas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), as quais incluem o mar territorial (MT), a zona contígua (ZC), a zona econômica exclusiva (ZEE), acrescida das águas sobrejacentes à extensão da plataforma continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer (BRASIL, 2016a, p. 35).

Mapa 4 - Entorno estratégico brasileiro



Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2040, p. 18.

¹³ “País com maior costa atlântica, o Brasil tem, por todas as razões citadas, especial interesse na paz e segurança do Atlântico Sul. Esse oceano possui áreas estratégicas relevantes, como a “Garganta Atlântica”, entre a costa do nordeste brasileiro e a África ocidental, espaço intercontinental de vital importância para o comércio mundial” (BRASIL, 2016a, p. 35).

Além das AJB, neste ambiente é desenvolvido a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), criado em 1986 sob a égide das Nações Unidas e onde o país desenvolve um ambiente cooperativo no Atlântico Sul composto por 24 países, sendo importante para a defesa do país (BRASIL, 2016a, p. 35).

A criação dessa zona veio para ensejar um ambiente mais pacífico em uma área que diante de um cenário futuro de escassez de recursos naturais ela se mostra abundante e com parte de seu potencial ainda inexplorado sendo expresso pela ONU através de sua resolução nº 41/11:

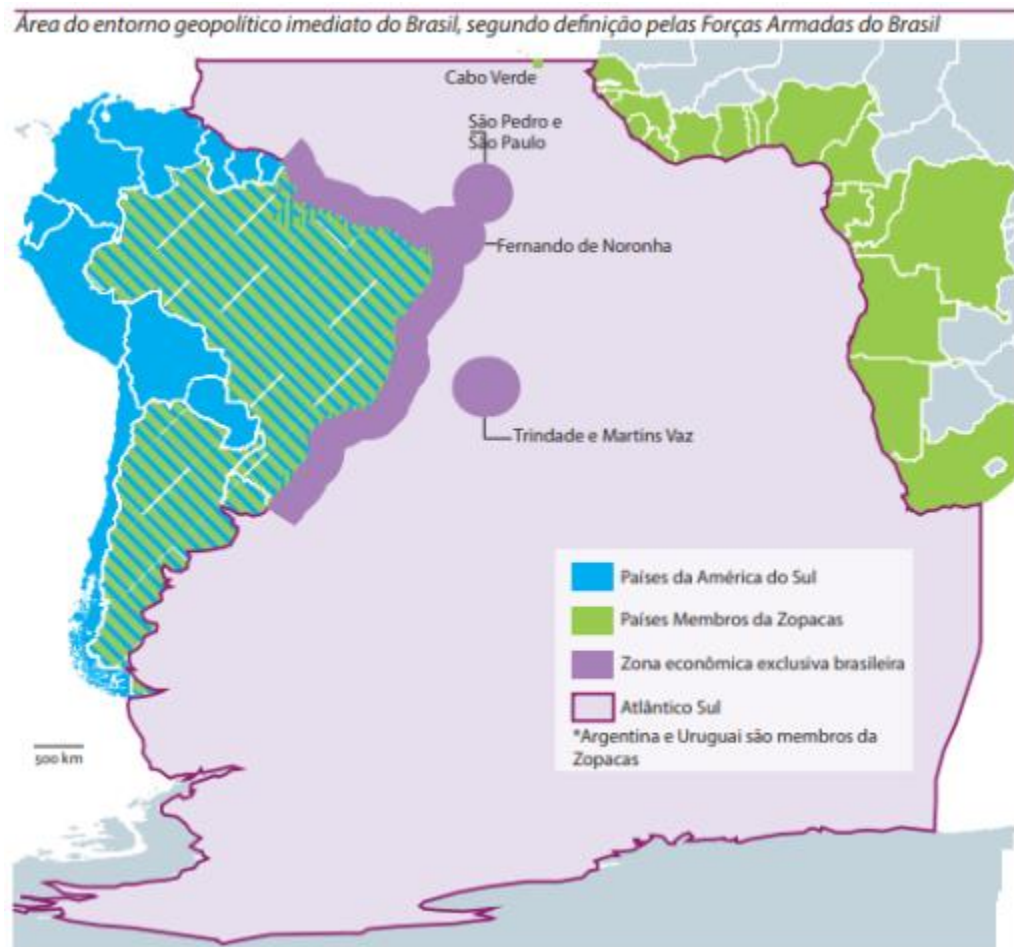
A Resolução nº 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas conclama os Estados de outras regiões, em particular os Estados militarmente significativos, a não introduzirem armamentos nucleares ou outros armamentos de destruição em massa no Atlântico Sul. Sua presença militar nesse oceano deve ser reduzida e, futuramente, eliminada. Conflitos e rivalidades estranhos ao Atlântico Sul não devem ser projetados sobre ele por Estados situados em outras regiões (BRASIL, 2016, p. 35).

Se por um lado a presença militar de países não pertencentes a ZOPACAS é rejeitada, os membros daquela Zona cada vez mais avançam no sentido de fazerem-se notáveis neste ambiente. Segundo Caldas (2013, p. 18):

No aspecto da defesa, os Estados-membros da ZOPACAS concordaram em aumentar a interação entre suas forças armadas; realizar intercâmbio de informações sobre políticas de defesa (livros brancos de defesa, estratégias nacionais e doutrinas); reforçar as capacidades navais e aéreas; promover exercícios militares conjuntos entre Estados-membros da Zona; e estabelecer um grupo de trabalho, no âmbito das operações de paz das Nações Unidas, a fim de explorar futuras oportunidades de cooperação (CALDAS, 2013, p. 18).

Esse ambiente cresce de importância, principalmente economicamente, uma vez que a soma das reservas de barris de petróleo dos continentes circundantes ao Atlântico Sul só é superada pela reserva existente no Oriente Médio, sendo Brasil, Nigéria e Angola os principais países neste cenário (TURÍBIO E CORBELLINI, 2014, p. 255). Além da exploração de recursos naturais efetiva no Atlântico Sul, o mesmo é utilizado como rota estratégica para o escoamento desses recursos, onde segundo Penha (2000, apud CALDAS, 2013, p. 9) o Atlântico Sul permanece como rota estratégica, por onde passam, por exemplo, cerca de 67% do petróleo destinado ao mercado europeu e 26% do petróleo destinado aos EUA.

Mapa 5 - ZOPACAS e Entorno Estratégico brasileiro.



Fonte: TEIXEIRA e MELO, 2019, p. 97.

Nota-se a partir daí que existe uma projeção cada vez maior a respeito da importância do Atlântico Sul no cenário geopolítico mundial. Se por um lado os países da costa africana não terem uma vocação e tradição marítima, esse constante desenvolvimento sugerido pela ZOPACAS pode fazer com que ações sejam capazes de reverter esse quadro. No continente sul-americano, o Brasil em conjunto com a Argentina, figuram como as duas maiores potências inseridas naquele contexto, o qual traduzem em políticas externas o desejo de um cenário de equilíbrio. Segundo Nasser e Moraes (2014, p. 208):

A aproximação com a Argentina se insere na estratégia de política externa brasileira de manter a América do Sul e o Atlântico Sul em uma perspectiva regional, a fim de gerar mais estabilidade, desenvolvimento e integração entre os países da região e reduzir a influência das potências extra regionais, criando uma identidade sul-americana e uma sul-atlântica (NASSER e MORAES, 2014, p. 208).

No cenário estratégico de interesse nacional, o pensamento voltado para o Atlântico Sul e o controle das AJB foi evoluindo com o tempo. É notório que a Convenção de Montego Bay, em 1982, tornou-se um marco na história do Direito em ambiente marítimo. Advindo dele e da noção de soberania e exclusividade de exploração em suas águas jurisdicionais, o Atlântico Sul passou a figurar em outro patamar do interesse estratégico brasileiro a partir do fim da Guerra Fria, principalmente com uma agenda de política externa mais incisiva e menos dependente de outros atores hegemônicos.

Essa evolução foi acompanhada em conjunto com os documentos norteadores do tema, especialmente a partir da Estratégia Nacional de Defesa de 2008, onde o Atlântico Sul começa a destacar-se. Podemos atribuir fatores geradores que contribuíram para essa abordagem, sejam eles a crise global, que torna os recursos do “norte global” mais escassos, a contestação da liderança regional do Brasil na sua dimensão política por regimes divergentes do seguido no Brasil e o aumento da importância dos recursos naturais do Atlântico Sul (NASSER e MORAES, 2014, p. 220).

Dentro de um cenário macro que contém toda as AJB e o Atlântico Sul, alguns pontos requerem maior atenção e são vistos com destaque. Segundo a END, “duas áreas do litoral merecem atenção especial, do ponto de vista da necessidade de controlar o acesso marítimo ao Brasil: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do rio Amazonas” (BRASIL, 2016c, p. 26). O porto de Santos destaca-se por ser o maior em termos de transporte de contêineres no Atlântico Sul, figurando na 37ª posição no ranking mundial do *World Shipping Council*¹⁴.

É nesse diapasão de entorno estratégico brasileiro apresentado, que pode-se concluir como uma grande área onde por um lado não se figurou ou não tende-se a figurar como eixo de disputas entre potências mundiais, contudo existe uma certa suscetibilidade a outros tipos de ameaças, devido principalmente a quantidade de interesses econômicos no local, a ainda perdurante fragilidade de tecnologia para monitoramento atual e as diversas nações envolvidas com diferentes níveis de capacidades no que concerne ao Poder Naval e político no cenário mundial. Segundo Vidigal, quanto as fragilidades possíveis em ambiente marítimo, o mesmo diz que “somos extremamente vulneráveis às chamadas “novas ameaças”. O narcotráfico, o contrabando/descaminho, a pesca ilegal são ameaças já configuradas, enquanto o terrorismo e

¹⁴ Dado disponível em: <<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>>. Acesso em: 20 de julho de 2020.

a pirataria são ameaças que se podem tornar efetivas a qualquer momento” (VIDIGAL, 2010, p. 9).

Nesse contexto se faz de suma importância o emprego de novas tecnologias para aumentar a eficácia do monitoramento das AJB, devido principalmente a grande extensão da mesma como também a evolução da forma de práticas delituosas. Apesar de no entorno estratégico nacional existir zonas de cooperação entre países promovendo um bem comum, nunca se deve presumir que este cenário se manterá inerte em relação aos mesmos, como a possível interferência de terceiros.

2.2 A Marinha do Brasil hoje

Dito no início deste capítulo, a Marinha do Brasil se faz como a representação do Poder Naval nacional. Embora o Brasil historicamente tenha ligações com grandes navegações, tendo por início a vinda de seus colonizadores através deste meio, o país em sua história não almejou pretensões maiores a nível mundial para o seu Poder Naval. Em um passado não muito distante, poderia ser razoável pensar a respeito da não necessidade de grandes investimentos no poderio bélico da nação frente a outras prioridades, no caso do Brasil este discurso sempre ganhou força haja vista a política de diálogo e pacifista de nossos governos.

Porém, com um cenário jurídico em ambiente marítimo mais definido, com o avanço da tecnologia proporcionando valiosas descobertas de grandes fontes de recursos naturais nas AJB e uma possível redução na oferta desses recursos no mundo em um futuro próximo, ocorrem para que o cenário do emprego do Poder Naval seja alvo de discussão quanto as suas capacidades. Ao longo da sua história, houveram mudanças de paradigmas quanto a estratégia da Marinha do Brasil, segundo Turíbio, “Vidigal (1985) sistematizou os em três fases distintas: a primeira abrange da Independência até 1893, a segunda vai até 1977 e a terceira é a fase atual” (VIDIGAL, 1985, apud TURÍBIO e CORBELLINI, 2013, p. 258).

A primeira fase é marcada por um crescente no emprego da mesma onde chegou a tomar protagonismo em conflitos importantes como a Guerra do Paraguai, porém no processo de construção da República Nacional, a Marinha viu-se colocada a parte, devido de certa forma ao pensamento político contrário ao movimento da república. A segunda fase que passou pelo período das Guerras Mundiais e grande parte da Guerra Fria, figurou-se a dependência nacional aos EUA e a subordinação das aspirações estratégicas alinhadas com aquele, visto que em um sistema de “reciprocidade” o governo norte-americano fornecia e contribuía com meios e

tecnologias que fizessem necessários para os cumprimentos das funções da Marinha Brasileira (VIDIGAL, 1985, apud TURÍBIO e CORBELLINI, 2013). Apesar desse longo período onde as Marinhas Brasileiras e Norte-americanas atuaram mais próximas, a divergência de ações no campo político fez com que esse relacionamento não perdurasse até os dias atuais. Segundo Nasser e Moraes (2014):

O distanciamento em relação aos Estados Unidos foi um processo que se desenvolveu principalmente durante a segunda metade dos anos 1960, quando o presidente Costa e Silva (1967-1969) demonstrava a vontade da política externa brasileira de desvencilhar-se da imagem de alinhamento com a norte-americana. O Brasil, em 1967, recusou o convite do presidente Lyndon Johnson (1963-1969) para participar da Guerra do Vietnã, e a dificuldade para se conseguir dos norte-americanos meios militares mais sofisticados contribuiu indiretamente para o desenvolvimento da indústria militar brasileira, reduzindo ainda mais a sua dependência militar dos Estados Unidos. Este distanciamento no campo da política externa foi aprofundado no governo Geisel (1974-1979), quando o Brasil reconheceu a independência de Angola (NASSER e MORAES, 2014, p. 207).

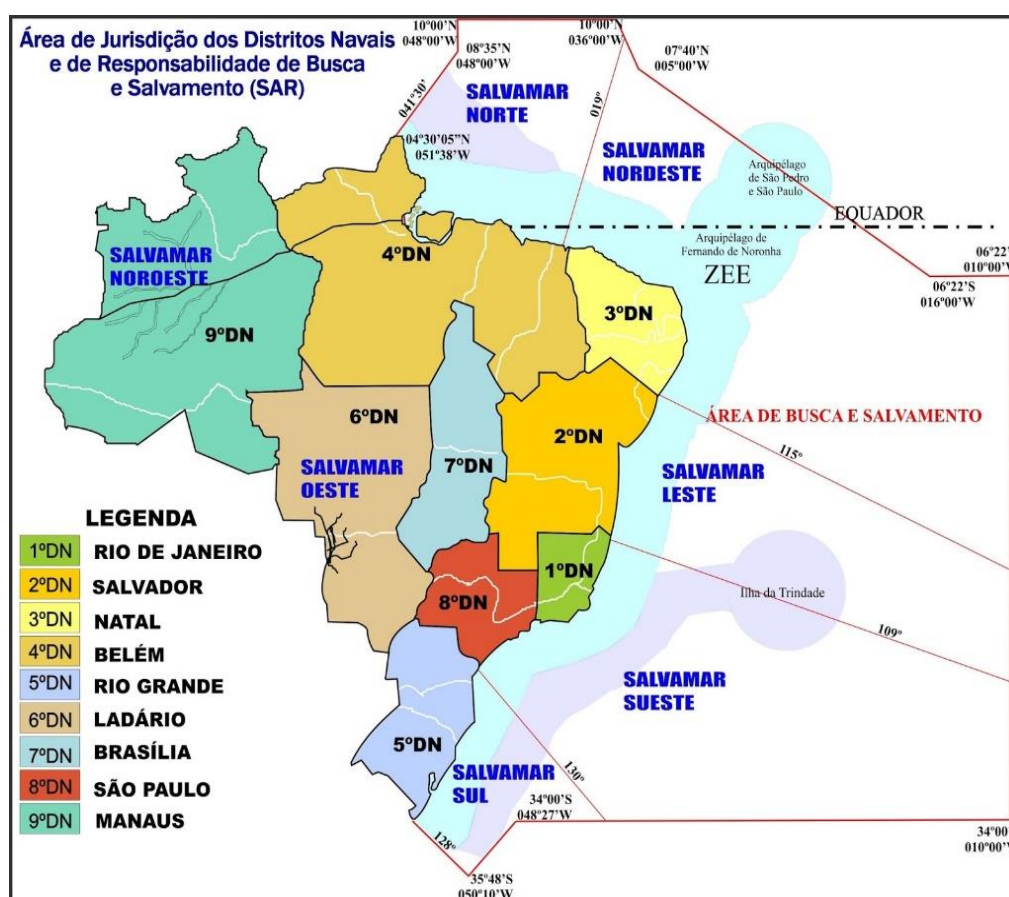
Chegando brevemente nesse contexto temporal, vivenciamos atualmente a terceira fase. Trata-se de uma nova concepção do emprego estratégico da Marinha do Brasil, desatrelando-se da dependência norte-americana, tendo uma abertura maior no que tange a compra de armamento e intercâmbio de tecnologias para com outras Marinhas e tendo o foco voltado para os interesses atuais do país. Exemplos desses interesses de maior relevância é o constante monitoramento das AJB e a reivindicação do aumento das mesmas junto ao CNUDM, a expansão do entorno estratégico até os países da África Ocidental e a criação da ZOPACAS.

Atualmente, a MB tem a missão definida da seguinte forma: “Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a Defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em Lei; e para o apoio à Política Externa (MARINHA DO BRASIL, 2040, p. 50).

Diante de um entorno estratégico definido, o emprego do Poder Naval é sustentado por suas tarefas, sendo a END o documento que balizará as mesmas. Segundo a END (BRASIL, 2016c), as tarefas básicas do Poder Naval são “o controle de área marítima; negação do uso do mar; projeção de poder sobre terra; e contribuição para a dissuasão. O monitoramento do mar, inclusive a partir do espaço, deverá integrar o repertório de práticas e capacitações operacionais”. Para empregar os seus meios de forma mais dispersa ao longo do território nacional a Marinha do Brasil encontra-se atualmente dividida em nove distritos navais, onde é atribuída a cada um deles uma área de jurisdição para que atuem de forma a exercerem as tarefas

requeridas do Poder Naval, no que pese salientar que a maior concentração de meios e pessoal está no 1º Distrito Naval no Rio de Janeiro, onde está sediada a Esquadra Nacional. Visando uma permeabilidade melhor em todo o território nacional, existe o projeto de criação de uma segunda Esquadra que viria a ser localizada nas regiões norte ou nordeste. O LBDN cita essa demanda através de “criar uma Segunda Esquadra e uma Segunda Força de Fuzileiros da Esquadra, sediadas no Norte/Nordeste (inclui base naval, base aérea naval, base de fuzileiros navais e base de abastecimento, dentre outras)” (BRASIL, 2016a, p. 79). Atualmente o referido projeto encontra-se em estudo, com horizonte de conclusão após 2031. Em relação a divisão atual existente, a figura 4 apresenta a divisão geográfica dos distritos navais.

Mapa 6 - Áreas Jurisdicionais dos Distritos Navais e de Responsabilidade de Busca e Salvamento (SAR).



Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/com8dn/?q=divisao-terrestre-maritima-dn>>. Acessado em: 23 de julho de 2020.

Em relação a atividade de busca e salvamento, esta é regida pela Lei nº 7.273/84, no qual é definida por “significa todo ato ou atividade efetuados para prestar auxílio à vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores” (BRASIL, 1984). Cabe então a

Marinha adotar as providências necessárias para prestar tal atividade como também delegar a execução de tais serviços a outros órgãos federais, estaduais, municipais e, por concessão, a particulares, em áreas definidas de jurisdição. O que se destaca na legislação é que este serviço é de caráter obrigatório para qualquer pessoa, desde que o possa fazer sem perigo para si ou para outrem (BRASIL, 1984). A nível mundial, a organização e legislação pertinente ao serviço baseia-se em algumas convenções, tais quais a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS - 1974), Convenção Internacional de Busca e Salvamento Marítimo (Hamburgo - 1979) e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM - Jamaica 1982), onde o Brasil se faz signatário das mesmas.

A Convenção de Hamburgo pelo seu nome, deu origem a sigla SAR (*Search and Rescue*), a qual é mundialmente conhecida e remete a este serviço. A Marinha do Brasil, que detém a responsabilidade de execução deste serviço a nível nacional, opera e organiza o SAR através de Centros de Coordenação de Salvamento (SALVAMAR) nos Distritos Navais (DN), onde utilizam-se dos meios disponíveis em sua jurisdição para o aprestamento necessário. A área que delimita a responsabilidade nacional é representada desde a faixa litorânea do nosso território estendendo-se ao meridiano de 10º W, área equivalente a cerca de 1,6 vezes o território nacional¹⁵. Segundo a Marinha do Brasil [s.d.], “as atribuições inerentes ao Sistema de Informações de Navios para a área SAR brasileira são executadas pelo Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) através do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM) ”.

Os meios da Marinha do Brasil diversificam-se em navais, fuzileiros navais e aeronavais, onde promove a Força uma versatilidade e flexibilidade para projetar o Poder necessário. Atualmente, a Marinha tem como prioridade para atualização dos seus meios, conferir a atenção necessária ao Plano de Articulação e de Equipamento da Defesa (PAED), e em especial, aos programas Nuclear da Marinha (PNM), de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) e de Reaparelhamento da Marinha (PRM) (BRASIL, 2016a). Há de observar que existe a lacuna de um Navio-Aeródromo (NAe), onde o seu último navio desta classe foi o NAe São Paulo que veio a ser descomissionado no ano de 2017. O LBDN transmite a importância deste meio, uma vez que cita:

15 SALVAMAR BRASIL. Histórico. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/salvamarbrasil/Informacao/faq-perguntas-frequentes>>. Acesso em 25 de julho de 2020.

Uma Força Naval deve ser capaz de prover eficazmente a própria defesa, inclusive contra ameaças aéreas, situação em que se faz indispensável dispor de aviação embarcada em navio-aeródromo (porta-aviões). A capacidade de controlar áreas marítimas não pode ser alcançada somente com o emprego de navios-escoltas, que são os principais meios para sua consecução, sendo imprescindível o emprego de aviação de interceptação e ataque.

Assim, uma Força Naval com diferentes tipos de navios, capitaneada por um navio-aeródromo, possui as características de mobilidade, permanência, flexibilidade e versatilidade que a habilitam a cumprir um amplo espectro de missões, desde as humanitárias e de paz, até as típicas de manobra de crise ou de conflito armado (BRASIL, 2016a, p. 77).

Embora existe essa deficiência, a Marinha do Brasil incorporou nos últimos anos alguns meios que elevaram sua capacidade de atuação. O Navio Doca Multipropósito Bahia foi incorporado em 2015 que tem por capacidade transportar tropas, veículos, helicópteros e munição, agindo em grandes áreas oceânicas e na proteção de plataformas marítimas de petróleo¹⁶ e o Porta-Helicópteros Multipropósito Atlântico em 2018, onde se destaca para as tarefas de Controle de áreas marítimas, projeção de poder sobre terra, pelo mar e ar, tendo considerável suporte hospitalar. Muito embora a aquisição de novos meios, os projetos de reaparelhamento dos meios, a construção do submarino nuclear (que será abordada a posterior) e a implantação de um grande sistema de monitoramento da Amazônia Azul remetem a uma nova era de utilização do Poder Naval Brasileiro, outras questões nacionais influenciam nesse desenvolvimento promissor.

Uma redução do efetivo dos militares para contenção de gastos, a queda de orçamento destinado a pasta da Defesa Nacional devido a outras prioridades nacionais são alguns dos empecilhos encontrados que impedem que o Poder Naval Brasileiro tenha a atenção devida para atingir seus objetivos. Foi observado que a presença dele se torna crucial para a manutenção dos interesses nacionais em suas AJB, porém se os meios e investimentos necessários não forem empregados a contento, essa presença não encontrará em si sua plenitude.

2.3 Eventos históricos e a soberania nas águas jurisdicionais brasileiras

O Brasil em tem por política externa a preferência por diálogos como forma de resolução dos contenciosos. Ao longo da sua história poucos foram os conflitos em que foi necessário a

¹⁶ MARINHA DO BRASIL. Navio Doca Multipropósito “Bahia” chega ao brasil. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/node/1046>>. Acesso em: 25 de julho de 2020.

atuação das Forças Armadas Nacionais, porém esse não é o foco do atual estudo. A “Guerra da Lagosta” e o derramamento de óleo no litoral brasileiro, em 2019, serão os eventos históricos aqui abordados neste item, onde tendem demonstrar a necessidade da presença do Poder Naval Brasileiro em suas AJB a fim de resguardar os interesses nacionais.

Se por um lado foi observado que a Convenção de Montego Bay se apresentou como marco no Direito em ambiente marítimo, antes disto foi visto que este direito era baseado em algumas declarações nacionais. Neste cenário de um Direito ainda não solidificado Lessa (1999) cita o contencioso:

O conflito foi provocado pela negação do governo brasileiro em permitir a pesca ou captura do crustáceo nas costas do litoral do nordeste do país (ao largo da faixa que se estende de Recife, Estado de Pernambuco, a Fortaleza, capital do Ceará) por lagosteiros franceses, ao que se sucedem inúmeros apresamentos efetuados pela Marinha de Guerra brasileira, culminando no envio de belonaves francesas às costas do Brasil para garantir os interesses dos pescadores envolvidos na querela, e na abertura de um conflito diplomático sem precedentes na história das relações bilaterais (LESSA, 1999, p.109).

Não é o objetivo do presente estudo adentrar-se ou tentar buscar o mérito relativo dos fatores geradores desse conflito diplomático, que nos dias atuais se apresenta como superado. Vimos que o entorno estratégico brasileiro tem em seus dias atuais as “novas ameaças”, como a pirataria, terrorismo e o narcotráfico tem uma maior probabilidade de ocorrência, porém se reveste de importância e vem a servir de lição que questões menores envolvendo até então recursos naturais que não são essenciais à vida humana (pesca da lagosta na ocasião) propiciaram a mobilização ainda que parcial, dos Poderes Navais de países com representativa no cenário mundial.

Ainda que hoje tenhamos o instrumento da Convenção de Montego Bay e a própria ONU para intervir em situações como essa, a única forma que o Brasil possui sem depender de nenhum ator externo é o uso do seu Poder Naval. Esse que veio a ser empregado nesse contencioso exposto e que através dele tivemos a soberania assegurada e os interesses resguardados. Essa forma de atuação do Poder Naval, é exposta por Lessa (1999):

Com efeito, o envio de uma belonave francesa às águas adjacentes à plataforma continental foi entendido pelos brasileiros como um gesto que indispunha os dois governos a qualquer entendimento. A opinião pública e as lideranças políticas, ambas já acaloradas pelo carnaval, exigiam do governo brasileiro providências que levasse mão entendimento. Nesse momento, o governo decide enviar para as costas do Nordeste boa parte da Marinha

nacional, em ordem de mobilização apresentada ao Comando Maior da Armada na sexta-feira, 22 de fevereiro. Os contingentes, movidos a soldo de guerra, seguiram alegremente para a “defesa da pátria”, atingindo o porto do Recife, de onde poderiam monitorar o “cenário de operações” na terça-feira, 25 (LESSA, 1999, p. 116).

Há de se imaginar que a fragilidade de um Poder Naval ocasionaria numa ínfima capacidade de dissuasão, sendo assim tornariam AJB como um campo propício para atuação de atores externos que poderiam impor sua vontade frente aos interesses brasileiros.

Para ensinar a teoria da necessidade da presença e monitoramento constante do Poder Naval Brasileiro em suas AJB, no ano de 2019 ocorreu um dos maiores desastres ecológicos em ambiente marítimo que atingiu o Brasil. Em agosto de 2019, foram identificadas as primeiras manchas de óleo que viriam a incidir na região nordeste. Vários órgãos nacionais como o IBAMA, Petrobras, ANP, órgãos ambientais estaduais e municipais mobilizaram intenso efetivo tentando mitigar os danos causados pelo óleo. A Marinha do Brasil atuou de forma intensa, tendo empregado grande contingente¹⁷ na Operação Amazônia Azul – mar limpo é VIDA em conjunto com esses órgãos. Até o momento não se chegou uma conclusão sobre a causa e o ator causador de tal incidente.

O prejuízo não só de caráter econômico com a mobilização e com todas as pessoas afetadas diretamente pela incidência desse óleo no litoral, mas principalmente do ambiente marinho e natural foram de proporções gigantescas e ainda não se sabe ao certo até que ponto. A desmobilização do Grupo de Acompanhamento e Avaliação (GAA) do Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo (PNC) ocorreu formalmente em 20 de março de 2020. Mais de 5 mil toneladas de resíduos oleosos foram retiradas do litoral em mais de 127¹⁸ municípios. Diante de um cenário de incerteza que causa sérios prejuízos nacionais, esse em específico mostrou o quanto é crucial um monitoramento eficaz de toda as AJB, servindo não apenas para o interesse militar ou econômico, como também atuando na preservação do meio ambiente uma das maiores preocupações da sociedade atual.

¹⁷ Segundo a Marinha do Brasil, o total de meios empregados na Operação Amazônia Azul – mar limpo é VIDA, foi de: 82 Organizações Militares; meios navais: 47 da MB e 04 da Petrobras; meios aéreos: 13 da MB, 06 da FAB, 03 do IBAMA e 02 da Petrobras; recursos humanos: 7.000 da MB, 5.000 do EB, 200 do IBAMA, 440 da Petrobras, 100 do ICMBio e 3.873 da Defesa Civil. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/manchasdeoleo/sobre>>. Acesso em: 25 de julho de 2020.

¹⁸ WWF. O que se sabe até agora sobre o derramamento de óleo no Nordeste. Disponível em: <https://www.wwf.org.br/informacoes/noticias_meio_ambiente_e_natureza/?73944/O-que-se-sabe-ate-agora-sobre-o-derramamento-de-oleo-no-Nordeste>. Acesso em: 25 de julho de 2020.

É com essa breve explanação de dois eventos históricos ocorridos nas AJB que se reforça e ganha mais volume o discurso de uma atuação constante e moderna do Poder Naval em sua área de responsabilidade, assegurando assim um cenário de interferências exteriores mínimas e com capacidade de fácil resolução caso venha a ocorrer.

2.4 Projetos em desenvolvimento

Se analisarmos a demanda histórica já mencionada neste estudo, observa-se que o desenvolvimento do Poder Naval Brasileiro esteve sempre atrelado com o fim de utilização, o que se torna coerente do ponto de vista de otimização de recursos principalmente quando é colocado o contexto brasileiro, país que enfrenta questões sociais e deficiências internas que passam o plano de Defesa para uma segunda ordem. Porém, a necessidade de atualização e emprego de novas formas de monitoramento é uma constante na história. Com a evolução tecnológica tendo níveis exponenciais de inovação, antigos métodos e meios passam a se torna obsoletos com uma frequência cada vez maior.

Em conjunto com a questão tecnológica, vem a evolução do pensamento estratégico, no qual viu-se um maior protagonismo a partir da criação de documentos aqui já apresentados que balizam essa vertente. Logo, essa demanda de inovação e mudança vem a ser representada através de projetos que são elencados e priorizados de acordo com as necessidades apresentadas pelos eixos estruturantes da Defesa Nacional.

No Poder Naval, algumas vertentes tomam o protagonismo atual, mostrando que a capacidade de atuação constante e por longos períodos, assim como o alcance dos sistemas de monitoramento são as maiores demandas. Para reger esse processo, existe o Plano de Articulação e de Equipamentos de Defesa (PAED), definido pelo LBDN da seguinte forma:

O PAED consolida os projetos estratégicos das Forças Armadas que visam atender às demandas de articulação e de equipamento necessárias para o cumprimento de suas missões constitucionais, conforme preconizado na END. Os projetos do PAED, tanto os de articulação no território nacional quanto os de equipamento das Forças Singulares, necessitam dispor, de forma continuada, de recursos financeiros específicos para serem viabilizados. Para tanto, os montantes de custeio e de investimento desses projetos deverão integrar a estrutura programática orçamentária dos sucessivos Planos Plurianuais da União (PPA) no horizonte temporal de 20 anos (BRASIL, 2016a, p. 150).

Para nortear o rumo desse Poder Naval Brasileiro, a MB expressa através de sua visão de futuro, as intenções da mesma em relação ao pensamento estratégico nacional:

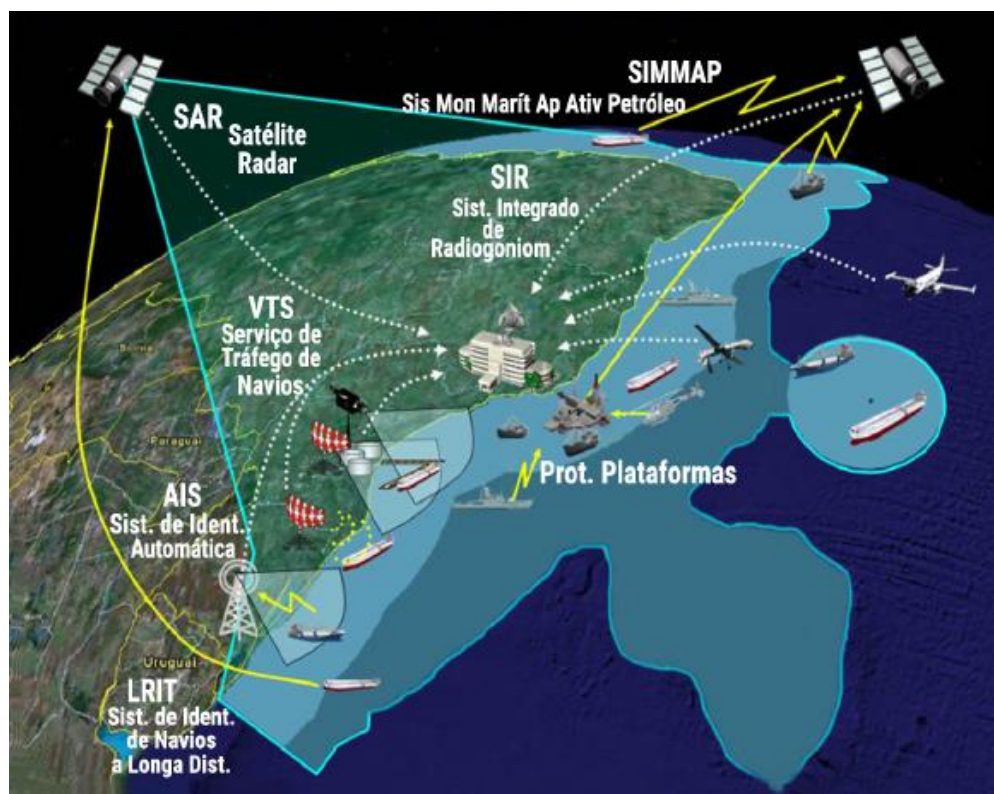
A Marinha do Brasil será uma Força moderna, aprestada e motivada, com alto grau de independência tecnológica, de dimensão compatível com a estatura político-estratégica do Brasil no cenário internacional, capaz de contribuir para a defesa da Pátria e salvaguarda dos interesses nacionais, no mar e em águas interiores, em sintonia com os anseios da sociedade (MARINHA DO BRASIL, 2040, p. 51).

Para o Poder Naval Brasileiro, existem projetos específicos que visam implementar a plena capacidade de operação desta Força. Dentre eles destacam-se o Programa Nuclear da Marinha (PNM), a construção do Núcleo do Poder Naval e o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). Este último, é “considerado um dos projetos mais ousados da Marinha, sendo também um de seus programas estratégicos que se destacam pela intensidade científico-tecnológica” (ANDRADE *et al.*, 2019). Ele vem para suprir a deficiência brasileira no monitoramento de todas as suas AJB e áreas de responsabilidade pelo SAR, encaixando-se por exemplo, no cenário exposto referente ao desastre ambiental de 2019, onde o PEM, cita tal sistema, como sendo a ferramenta necessária para evitar ou ajudar nas investigações em tais ocasiões:

A MB envia esforços para implementar o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que consiste num grande “sistema de sistemas” destinado a prover monitoramento/controle sobre nossas águas jurisdicionais, com dupla funcionalidade nos campos militar e civil, sendo esta última coordenada pela Autoridade Marítima. A capacidade obtida com sua implementação permitiria, por exemplo, que o crime ambiental, ocorrido no litoral do nordeste brasileiro no final de 2019, fosse mitigado por aperfeiçoado monitoramento da Amazônia Azul (MARINHA DO BRASIL, 2020, p. 40)

Ainda no PEM, é definido que o SisGAAz é uma Estratégia Naval que visa atender o Objetivo Naval de ampliação da consciência situacional marítima nas áreas de interesse da MB. O desenvolvimento do mesmo, no âmbito da MB, está a cargo da Diretoria-Geral do Material da Marinha, sendo o seu aprimoramento de responsabilidade da Diretoria Geral de Navegação, que ficará responsável por constituir a base de dados ambientais e pesquisar elementos de interesse para o sistema, gerando um ambiente fidedigno ao encontrado na realidade que facilitará cada vez mais a operacionalização dessa ferramenta.

Figura 2 - Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAaz)



Fonte: MARINHA DO BRASIL, 2020, p. 41.

No entanto o problema de restrição orçamentária retorna como obstáculo a concepção total dos projetos requeridos. Segundo Andrade *et. al* (2019, p. 29), “em termos de execução orçamentária, o SisGAaz encontra-se muito aquém do planejado. Inicialmente, o valor global estimado era de cerca de R\$ 12 bilhões, durante o período 2011-2033 (Brasil, 2012, p. 198). Contudo, até o momento, somente o equivalente a 1,75% desse valor foi efetivamente executado”. O programa justifica-se uma vez que a END cita que:

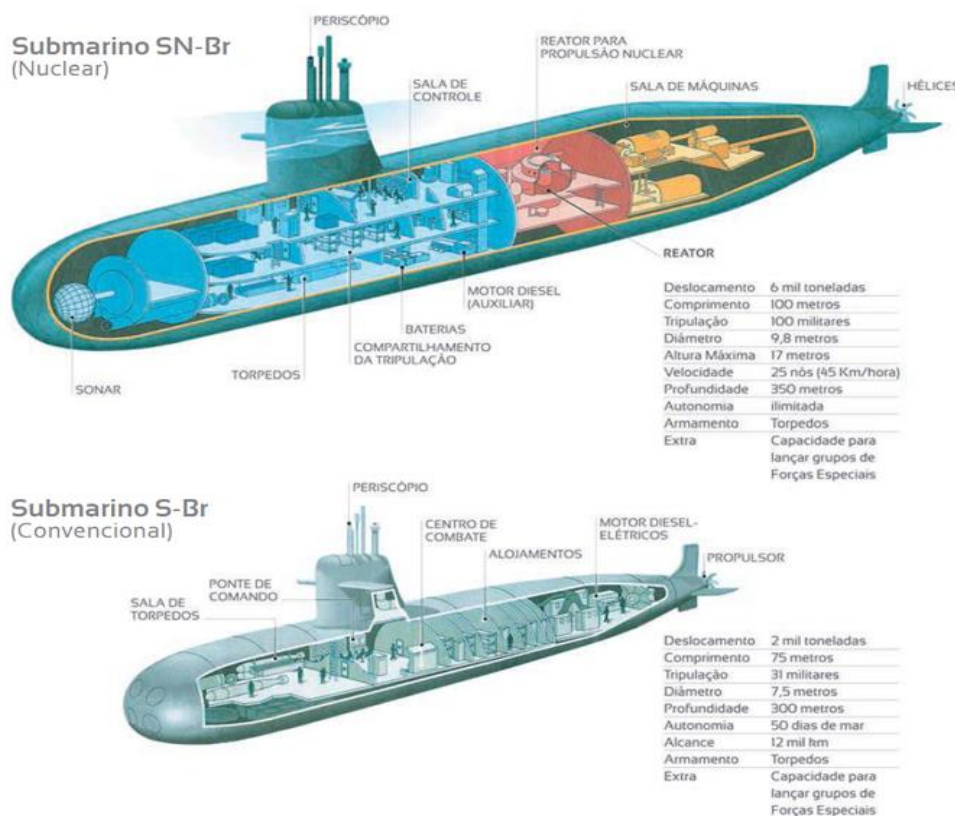
O cumprimento desse conjunto de atribuições será efetuado por meio das tarefas básicas do Poder Naval: controle de área marítima; negação do uso do mar; projeção de poder sobre terra; e contribuição para a dissuasão. O monitoramento do mar, inclusive a partir do espaço, deverá integrar o repertório de práticas e capacidades operacionais (BRASIL, 2016b, p. 26).

Entretanto o SisGAaz representa apenas um dos projetos atuais que visam a modernização da Marinha do Brasil. A construção do Núcleo do Poder Naval é o projeto que proporcionaria de fato a atualização dos meios frente as novas demandas de capacidade. Dentro deste projeto, incluem-se o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) e o

Programa de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER-1), que se personalizam na construção de novos meios, tanto de superfície como os submarinos.

O expoente deste projeto é a construção do submarino nuclear, que além de ligado ao PROSUB encontra-se dependente também ao Programa Nuclear da Marinha. Segundo Nasser e Moraes (2014, p. 77), “a resistência e a flexibilidade da missão estratégica do futuro submarino nuclear brasileiro irão configurar a primeira linha de defesa e o alerta antecipado contra uma força-base expedicionária intrusa que objetive quebrar o lado leste marítimo da muralha amazônica”. O submarino a propulsão nuclear ilustra talvez o maior desafio tecnológico vivenciado pelo Poder Naval Brasileiro.

Figura 3 - Projeto do Submarino Nuclear Brasileiro.



Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/ctmsp/submarino-nuclear>>. Acesso em: 27 de agosto de 2020.

Sem dúvidas que os investimentos empregados em tais projetos são gigantescos, entretanto, o ganho para com eles não se limitam no escopo militar. O desenvolvimento tecnológico, a impulsão para o desenvolvimento da indústria naval com a entrada de recursos, a capacitação de mão de obra são apenas alguns dos pontos positivos que ganharemos ao final do processo.

Os investimentos empregados em novas tecnologias, solidificam a base necessária para o emprego do Poder Naval brasileiro. Segundo VIDIGAL, et al (2006, p. 260):

As relações entre os Estados são relações de poder, e o poder militar é ainda uma componente indispensável do poder nacional, se não por outras razões, pelo menos para dissuadir ações exteriores que comprometam os interesses nacionais. A verdade é que o poder militar é fundamental por motivos outros: sem poder militar, a política exterior fica limitada, perde flexibilidade estratégica e o Estado se torna incapaz de atender a seus legítimos interesses e de promover o bem-estar de sua população; sem o respaldo de uma capacidade militar expressiva, os negociadores do país não tem como enfrentar as pressões e cedem, não pela força dos argumentos, mas pela força que está por trás deles (VIDIGAL, 2006, p. 260).

Logo, podemos concluir que os investimentos realizados na área da Defesa Nacional, não só aumentam o poder de gerenciamento do território nacional, como também espelham a capacidade de influência que o país pode inferir em outros atores internacionais, fazendo valer assim suas preferências dentre a de outros.

2.5 Analisando o problema de pesquisa

Diante dos fatores apresentados, pode-se observar um aumento gradual das ferramentas utilizadas pelo Poder Naval com a finalidade de resguardar os interesses nacionais para o futuro. Corroborando com essa ideia, o PEM cita que:

A preparação da Defesa Marítima é um seguro obrigatório para o Brasil. O mundo vive uma era marcada por incertezas e, para fazer frente a esses complexos desafios, o Poder Naval, parte integrante e indissociável do Poder Marítimo, deverá estar em condições de atuar na defesa da soberania, do patrimônio e dos interesses nacionais (MARINHA DO BRASIL, 2040, p. 19).

O interesse gerado, ocasionado principalmente por divergências econômicas entre os Estados, compõem um cenário mundial de incertezas. O surgimento das novas ameaças como a pirataria, pesca ilegal, o aumento do crime organizado, terrorismo e os crimes ambientais surgem como principais vetores que valorizam cada vez mais a utilização do Poder Naval. Sem o devido preparo do pessoal, prontificação dos meios e aumento das possibilidades decorrentes da inserção de novas tecnologias, o Poder Naval fica fadado a obsolência, não conseguindo cumprir os objetivos estabelecidos pelos documentos norteadores da Defesa Nacional.

Tal fator, é capaz de justificar por si só, os investimentos na área, inserindo o Poder Naval como única ferramenta capaz de garantir a soberania da nação em suas AJB, porém dificultadores como os problemas sociais internos e principalmente a escassez de recursos, acabam sendo os principais empecilhos na consecução de projetos audaciosos.

Ao discorrermos sobre a atuação da Marinha do Brasil nos tempos atuais, vimos que, principalmente nas últimas décadas, houve uma notável evolução no pensamento estratégico praticado pelo Brasil. Atualmente, podemos observar que o nosso Poder Naval se faz presente ao longo de todo território nacional através do estabelecimento dos Distritos Navais. É verdade que apenas o estabelecimento administrativo do Poder Naval por si só não é suficiente para o atendimento das demandas provenientes da END e sim sendo a utilização dos seus meios o fator crucial com poder de dissuasão.

A Esquadra brasileira, sediada atualmente no Rio de Janeiro, encontra-se em processo de atualização de seus meios, onde a Construção do Núcleo do Poder Naval é um projeto absolutamente necessário, tratando-se da ampliação da capacidade operacional da Marinha do Brasil (BRASIL, 2016a). Esse tipo de ação, reforça a hipótese de uma maior presença do Poder Naval Brasileiro em suas águas jurisdicionais. O submarino de propulsão nuclear brasileiro, proporcionará de sobremaneira grandes avanços nas capacidades de emprego do Poder Naval.

Além da presença física de seus meios, vimos ao longo deste capítulo que a realização de monitoramento eficaz de toda essa extensa área de responsabilidade da Marinha do Brasil, seria uma medida capaz de otimizar a utilização dos meios navais, como também se fazer presente e estar a par de todos os acontecimentos. Desta forma, a implantação do SisGAaz, viria para suprir essa lacuna atual. Neste raciocínio, podemos visualizar que a Marinha do Brasil, conseguindo pôr em prática tais projetos planejados, terá em seus domínios, excelentes ferramentas que auxiliarão no controle das AJB.

A respeito dos dias atuais, podemos questionar sobre o atual controle que a Marinha pode exercer em sua área resguardando os interesses nacionais frente a outras nações com tecnologia e aparato militar superior ao nosso. É bem verdade que o Brasil, conforme BRASIL (2016b, p. 1):

Privilegia a paz e defende o diálogo e as negociações para a solução das controvérsias entre os Estados. Os eventos que marcam a história do País atestam tal postura e fundamentam o seu posicionamento nas relações externas.

Não obstante, é essencial que a Nação dedique contínua atenção à defesa da Pátria, haja vista a condição sistemática de instabilidade dos relacionamentos entre os países e a emergência de novas ameaças no cenário internacional.

Sendo assim, a condição sistemática de instabilidade junto a emergência de novas ameaças no cenário internacional relatadas na citação acima, são os principais motivos para atenção. Este último, particularmente, é o foco atual da atenção nos dias atuais. Sem dúvidas, é difícil afirmar que o Brasil se encontra livre de todas essas ameaças e que elas não têm capacidade de atuar em solo nacional. Algumas delas, como o narcotráfico e contrabando são ameaças quase que perenes e extremamente difíceis de se anular por tempo indeterminado, sendo não só um problema para o Brasil, como também para diversos países, entre eles os mais poderosos do mundo.

Porém, diante das capacidades inerentes aos meios que o Poder Naval Brasileiro dispõe, a atuação do mesmo em suas águas jurisdicionais, seja por meio de treinamentos, fiscalizações de rotina e bases de pesquisa avançadas, aliado a estratégia de defesa adotada pelo governo, não se viu em nenhum momento ameaça alguma que comprometesse a soberania e o controle nacional de seus interesses. Muito pelo contrário, ao “avançar” para o continente africano através da ZOPACAS, conclui-se que o Brasil, através da construção desses laços externos, afirma cada vez mais sua presença em seu entorno estratégico.

Sendo assim, podemos afirmar que atualmente a estratégia adotada pelo Poder Naval Brasileiro consegue de forma satisfatória atingir as demandas provenientes da Estratégia Nacional de Defesa, onde, somente através das ações adotadas por este Poder, somos capazes de resguardar os interesses nacionais em toda as águas jurisdicionais, como também, em seu entorno estratégico. Sem a utilização deste Poder Naval, ou com a subutilização do mesmo, nosso país não conseguiria se fazer notável além do seu território, comprometendo a soberania em suas AJB, renegando seu território a possíveis ameaças que possam utilizar o ambiente marítimo para adquirir permeabilidade e certamente construiria um entorno extremamente suscetível a interferência de terceiros.

Dito isto, não podemos pensar em garantia da manutenção dos interesses nacionais em suas águas jurisdicionais, sem a devida atuação e controle efetivo do Poder Naval nesta área.

CONCLUSÃO

Ao realizar este estudo, fica explícita à importância das AJB. Feito um panorama histórico, que vem iniciar nos primeiros suspiros de aspiração nacional, podemos observar que o desenvolvimento nacional está intimamente ligado a capacidade com que o país tem de exercer e gerenciar o que lhe é de direito em ambiente marítimo.

Quanto à legislação internacional que rege todo este dispositivo, podemos afirmar que é um tanto quanto recente num cenário macro. Alguns países, nos tempos atuais ainda não aderiram a tal convenção e observando o desenrolar da história da humanidade, nada garante que no futuro esta legislação não sofra alterações. Porém, um ponto em comum é observado diante de tais fatos, a capacidade de influência do Poder Militar, neste caso, o Poder Naval, no tocante sobre exercer o que lhe é direito na resolução dessas matérias.

Visto por muitos como uma necessidade somente em casos de conflitos internacionais, o Poder Naval, se bem utilizado, atua como vetor de dissuasão para resguardar o interesse daquele que o utiliza. E os interesses hoje retornam com outras características. Se em outros tempos a tônica do uso do Poder Naval era para a conquista de territórios, expansão e conquistas de rotas marítimas, hoje, no caso do Brasil, a necessidade do uso do Poder Naval constante se contrasta com o surgimento de novas ameaças.

Narcotráfico, terrorismo, pirataria e desastres ecológicos causados por terceiros, são alguns dos fatores que por si só, já torna suficiente o emprego assíduo do Poder Naval nas suas águas jurisdicionais. Entretanto, diante de várias necessidades e questões internas a serem resolvidas, características quase que perpétuas em “países em desenvolvimento”, atuam como barreiras ideológicas para uma sociedade que não vê com bons olhos um grande investimento em Defesa em um país que preza por ser pacífico.

Diante disso, o desafio de expor aos seus cidadãos à grande importância que habita neste assunto, é fator crucial para esse desvencilhamento de ideias contra esse investimento nas capacidades do emprego do Poder Naval. Fatores logísticos, sendo o escoamento através do modal marítimo como sendo a principal forma de saída de nossas exportações, a riqueza natural existente em toda a área das AJB, sendo ela parte ainda sequer explorada, fator que ainda se torna mais relevante diante de um mundo que ao passar do tempo carece cada vez mais de fontes energéticas, são algum dos pontos que atribuem o imenso valor existencial aquela área.

Também, pelo fato de suas enormes dimensões, rendendo-lhe a alcunha de Amazônia Azul remetida pela similaridade da dimensão territorial em relação a sua “irmã verde”, não

torna fácil para o Brasil a tarefa de ter o controle daquela área com eficácia. O investimento no uso e desenvolvimento de novas tecnologias passa a ser crucial para este fator.

No campo da política, é importante salientar que nas últimas três décadas houve um amadurecimento. Com o surgimento da PND, END e do LBDN, fica claro a evolução nacional neste tema, que passa a ser tratado de uma forma mais profissional.

Por sua vez, o campo das ideias não produz fruto caso não sejam empregadas ações. Definido o seu entorno estratégico, definida a importância que as AJB têm para a nação, definida a legislação internacional onde a mesma disserta sobre o que posso exercer e até que limite, fica a cargo do governo nacional decidir qual a melhor estratégia política a se assumir. E pensando em toda a importância que as AJB detêm, que o governo investe em linhas de ações que quando postas em práticas, conferem ao mesmo um melhor gerenciamento desta área. O Projeto Nuclear da Marinha, tendo no submarino nuclear o seu principal fruto e o SisGAAs são ações que vão de encontro a PND.

Os investimentos são altos, em contrapartida os retornos também. Nossa sociedade ainda não defende estes tipos de investimentos, especificamente na pasta da Defesa, com unhas e dentes, porém, é necessário saber que um vetor para que o país se coloque em um patamar onde possa defender seus interesses vêm atrás de um sistema de Defesa conciso e bem fundamentado.

Logo, o Poder Naval e sua presença constante nas AJB, torna-se a única saída para garantir os interesses nacionais naquela área. Se apelarmos para eventos históricos, concluímos que ao cessar de todos os caminhos diplomáticos, ou mesmo quando a ameaça veio oculta em forma de desastre ambiental, restou apenas recorrer ao Poder Naval como forma de buscar uma solução.

Então, apoiado em todo esse arcabouço histórico, relativizando com a importância das AJB, não resta dúvidas que o cenário futuro é extremamente desafiador para o Poder Naval Brasileiro, onde somente com o apoio necessário, essa missão será cumprida com sucesso. Caso contrário, onde neguemos a presença do Poder Naval em toda essa área, deixará o país à mercê da vontade de terceiros, figurando apenas como ator secundário em uma área vital para o desenvolvimento da nação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMAZÔNIA AZUL. Amazônia azul, c2019. Disponível em: <https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/>. Acesso em: 19 de maio de 2020.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *et al.* **Amazônia Azul: O mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006. 305 p. ISBN 85-01-07614-7.

ANDRADE, Israel de Oliveira; ROCHA, Antônio José Ramalho da; FRANCO, Luiz Gustavo Aversa. **Sistema de gerenciamento da Amazônia Azul: soberania, vigilância e defesa das águas jurisdicionais brasileiras**. Brasília-DF: IPEA, 2019.

ANP. Anuário estatístico brasileiro do petróleo, gás natural e biocombustíveis. Brasil, s/n. 2019.

ANTAQ. Anuário Estatístico 2019. Brasil, s.n., 2019.

BRANCO, Pércio de Moraes. Recursos minerais do fundo do mar. Disponível em <<http://www.cprm.gov.br/publique/Redes-Institucionais/Rede-de-Bibliotecas---Rede-Ametista/Recursos-Minerais-do-Fundo-do-Mar-2560.html>>. Acesso em: 24 de jun. de 2020.

BRASIL. Decreto-lei nº 1.530 de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 de junho de 1995, p. 9199.

_____. Lei nº 8.617 de 04 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 05 de janeiro de 1993, p. 57.

_____. Lei nº 7.273 de 10 de dezembro de 1984. Dispõe sobre a Busca e Salvamento de Vida Humana em Perigo no Mar, nos Portos e nas Vias Navegáveis Interiores. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 de dezembro de 1984, p. 0183403.

_____. Ministério da Defesa. Livro Branco de Defesa Nacional. Brasília-DF: Ministério da Defesa, 2016a.

_____. Ministério da Defesa. PND - Política Nacional de. Brasília-DF, 2016b.

_____. Ministério da Defesa. END – Estratégia Nacional de Defesa. Brasília-DF, 2016c.

_____. Decreto nº 85 de 11 de abril de 1991. Promulga a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR). Diário Oficial da União, Brasília, DF, 12 de abril de 1991, p. 6782.

_____. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM-08/DPC**: Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (Rev.1, Mod.11). Rio de Janeiro, RJ, 2013b.

CALDAS, Anderson de Oliveira. *A ZOPACAS e o Brasil: o discurso e as práticas brasileiras na iniciativa de paz e cooperação do Atlântico Sul*. Orientador: Professor Doutor José Flávio Sombra Saraiva. 2013. Artigo (Especialista em Relações Internacionais) - Universidade de Brasília, [S. l.], 2013.

CAVALCANTI, Vanessa Maria Mamede. *Plataforma Continental: a última fronteira da mineração brasileira*. Brasília-DF: DNPM, 2011.

CAROLI, Luiz Henrique. *A Importância Estratégica do Mar para o Brasil no Século XXI*. **Caderno de Estudos Estratégicos CEE-ESG**. RJ, nº 9, 2010, p. 118-157.

COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR. Plano de levantamento da Plataforma Continental brasileira. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac#decreto>>. Acesso em: 22 de jun. de 2020.

FERNANDES, Luiz Philippe da Costa. et al. *O Brasil e o mar no século XXI: relatório aos tomadores de decisão no país*. Cembra, 2. Ed., rev. e ampl. Niterói, RJ, 2012.

FERREIRA, João José Brandão. *A Tese do “Mare Liberum” (1608) e os Ventos da História*. Revista Militar, nº 2467, outubro de 2006.

FIGUERÔA, Christiano Sávio Barros. *Limites exteriores da plataforma continental do Brasil conforme o direito do mar*. Brasília-DF: FUNAG, 2014.

GUERRA, Wilson Barbosa. *A influência dos avanços tecnológicos no poder naval brasileiro no século XXI*. **Revista da EGN**. Vol. 21. Ed. 1, RJ, 2015, p. 283-298.

KALIKOSKI, Daniela. et al. *Gestão compartilhada do uso sustentável de recursos pesqueiros: refletir para agir*. Brasília-DF: Ibama, 2009.

LESSA, Antônio Carlos. *A Guerra da Lagosta e outras guerras: conflito e cooperação nas relações França-Brasil (1960 -1964)*. Cena Internacional, v. 1, n. 1, p. 109-120, 1999.

LUIS, Camila Cristina Ribeiro. *O Poder Naval na construção do Poder Marítimo Brasileiro*. **Revista Brasileira de Estratégia e Defesa**, s.l., Vol.2, 2358-3932, 2015.

MARINHA DO BRASIL. Marinha do Brasil, 2020. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/>>. Acesso em: 19 de maio de 2020.

MARINHA DO BRASIL. Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040). Estado-Maior da Armada. Brasília-DF, 2020.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. *Caracterização do Estado da Arte em Biotecnologia Marinha no Brasil*. Brasília-DF: Ministério da Saúde, 2010.

NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de. *O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*. Brasília-DF: Ipea, 2014.

NETO, José Dias. *Gestão do uso dos recursos pesqueiros marinhos no Brasil*. Brasília-DF: Ibama, 2010.

OCEANA, 2007. Disponível em: <<https://brasil.oceana.org/pt-br/imprensa/comunicados-a-imprensa/pesca-brasileira-esta-entrando-em-colapso-sem-estatisticas-oficiais>>. Acesso em: 24 de junho de 2020.

SALVAMAR BRASIL. FAQ – Perguntas Frequentes. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/salvamarbrasil/Informacao/faq-perguntas-frequentes>>. Acesso em 25 de julho de 2020.

TEIXEIRA, Carlos Gustavo Poggio; MELO, Daniella da Silva Nogueira de. NATO AND THE SOUTH ATLANTIC. **Revista Conjuntura Austral**, Porto Alegre, v. 10, ed. 51, p. 82-108, julho/setembro 2019.

TURÍBIO, Gonçalves; CORBELLINI, Mariana. *A Estratégia Marítima Brasileira contemporânea para o Atlântico Sul*. **Rev. Dep. Ciências Econômicas**. Dezembro, 2014, p. 249 – 277.

VIDIGAL, Armando Amorim F. *Consequências Estratégicas para uma Marinha de Águas marrons*. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, nº 16, ed. 1, p. 7-20, 2010.

VIOLANTE, Alexandre Rocha. *A teoria do poder marítimo de Mahan: uma análise crítica à luz de autores contemporâneos*. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 21, ed. 1, p. 223-260, jan/jun. 2015.

WORLD SHIPPPING COUNCIL. Top 50 world container ports. Disponível em: <<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>>. Acesso em: 20 de julho de 2020.

WWF. O que se sabe até agora sobre o derramamento de óleo no Nordeste. Disponível em: <https://www.wwf.org.br/informacoes/noticias_meio_ambiente_e_natureza/?73944/O-que-se-sabe-ate-agora-sobre-o-derramamento-de-oleo-no-Nordeste> Acesso em: 25 de julho de 2020.