

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Capitão-de-Corveta NILO GONÇALVES DE SOUZA

A MARINHA DO BRASIL E A DEFESA DA AMAZÔNIA AZUL.

Rio de Janeiro

2008

Capitão-de-Corveta NILO GONÇALVES DE SOUZA

A MARINHA DO BRASIL E A DEFESA DA AMAZÔNIA AZUL.

Monografia apresentada como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (FN-RM1) Rudbert **Killian** Jr.

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2008

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	3
2	A GEOPOLÍTICA DO BRASIL E O ATLÂNTICO SUL.....	5
2.1	Geopolítica.....	5
2.2	Geopolítica Brasileira: uma Geopolítica Terrestre.....	6
2.3	O Atlântico Sul e uma Geopolítica Marítima.....	7
3	A AMAZÔNIA AZUL.....	9
3.1	Recursos da Amazônia Azul.....	10
3.1.1	Transporte Marítimo.....	11
3.1.2	Petróleo e Gás Natural.....	12
3.1.3	Pesca e Aqüicultura.....	13
4	A MARINHA E A DEFESA DA AMAZÔNIA AZUL.....	15
5	CONCLUSÃO.....	18
	REFERÊNCIAS.....	20

1 INTRODUÇÃO

As recentes descobertas de petróleo na camada do pré-sal¹, na bacia de Santos, com estimativas que falam em reservas de 50 bilhões de barris, podem colocar o Brasil dentre os países de maiores reservas do mundo desse precioso óleo. Num momento em que o valor desse recurso ultrapassou U\$147,27 o barril (julho/2008)², tal fato representa a possibilidade de uma expressiva riqueza a ser explorada, ou, como já está sendo chamado, de um novo Eldorado brasileiro (LESSA, 2008).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), ratificada pelo Brasil em 1988, legislou sobre o ordenamento jurídico do mar, estabelecendo, sobretudo, as normas sobre os direitos e responsabilidades dos Estados quanto à exploração dos recursos existentes no meio marinho. Em 2004, o Brasil apresentou à Organização das Nações Unidas (ONU), a sua proposta, que visava a estabelecer os limites exteriores da plataforma continental brasileira, a fim de lhe garantir o direito de exploração até a distância de 350 milhas náuticas da costa, em alguns trechos, de acordo com os critérios vigentes.

Quando a proposta brasileira for aprovada, os espaços marítimos nacionais poderão atingir uma área de aproximadamente 4,5 milhões de km², cerca de metade da extensão do nosso território. A essa imensa área, de expressivo significado econômico e estratégico, a Marinha do Brasil passou a chamar, desde 2004, de Amazônia Azul, numa associação com a Amazônia Verde, por suas dimensões e riquezas (VIDIGAL, 2006).

A Política de Defesa Nacional (PDN) (BRASIL, 2005) assinala a profundidade geoestratégica³ conferida ao País em função do seu perfil territorial, ao mesmo tempo continental e marítimo, com extenso litoral, Mar Territorial e Zona Econômica Exclusiva, acrescentando que nossa concepção de espaço regional extrapola a massa continental sul-americana e alcança o Atlântico Sul.

Vidigal (2006) menciona o afastamento da percepção de importância do mar por parte do Brasil, ao qual chamou de “abandono do mar”.

¹Reservatórios de óleo leve que ficam abaixo de uma camada de sal existente alguns quilômetros abaixo do leito do mar. <http://oglobo.globo.com/economia/mat/2007/12/20/327710825.asp>. Acesso em 28/07/08.

²Correio da Manhã. Disponível em <http://www.correio.com.br/pt/noticia.aspx?contentid=2BFB9244-558F-4053-B0B3-285FD44EBFDF&channelid=00000021-0000-0000-0000-000000000021>. Acesso em 05/08/2008

³Tosta define geoestratégia como sendo a política de segurança nacional, quando estabelecida com base ou fundamento nos fatores geográficos (TOSTA, 1984, p.33).

Agora, com a proposta brasileira de alargar suas fronteiras marítimas, tarefa levada a cabo pelos “bandeirantes das longitudes salgadas”⁴, enfatiza a responsabilidade que recai sobre a sociedade nesse momento, para a garantia da nossa soberania sobre esse legado e o aproveitamento das riquezas do nosso mar em benefício do povo e da prosperidade da Nação:

Para o Brasil, uma efetiva capacidade de gerenciar as atividades no mar que lhe pertence dar-lhe-á, naturalmente, condições para melhor se projetar no Atlântico Sul. Tal projeção poderá ampliar sua influência econômica, política e militar [...] (VIDIGAL, 2006, p. 292)

No presente trabalho, realizado através de pesquisa bibliográfica documental descreveremos a visão Geopolítica brasileira, buscando destacar a importância de uma geopolítica marítima para a Amazônia Azul, em virtude do aspecto estratégico de que se reveste pela abundância de riquezas a serem exploradas. Em seguida, evidenciaremos a relevância do papel da Marinha na defesa da Amazônia Azul, destacando sua necessidade de dispor de meios capazes de salvaguardar os interesses nacionais nela inseridos.

⁴Os especialistas da Marinha do Brasil, Petrobras e da Comunidade científica que empreenderam o levantamento da Plataforma Continental brasileira. (ALBUQUERQUE, 2005, p. 19).

2 A GEOPOLÍTICA DO BRASIL E O ATLÂNTICO SUL

2.1 Geopolítica

Idéias geopolíticas podem ser encontradas em obras de geógrafos e filósofos de todas as épocas e diversas nacionalidades. Aristóteles defendia a íntima dependência da ciência política em relação à geografia. Alberto Magno (1206 – 1280) revelou sua percepção geopolítica ao prever a construção do Canal de Suez. Montesquieu (1689 – 1755) já mencionava a influência da geografia nas transformações políticas e conduta humana em sua obra *Espírito das Leis* (1748). Napoleão Bonaparte (1769 – 1821) afirmou: “A política de um Estado está na sua geografia”. (Tosta, 1984)

Vessentini (2003) considera que foi o jurista sueco Rudolf Kjélln (1864 – 1922) quem usou pela primeira vez o termo Geopolítica, num ensaio intitulado “As Grandes Potências” (1905), onde a definiu como “a ciência que estuda o Estado como organismo geográfico”. Ademais, afirma que a preocupação básica dos primeiros pensadores em Geopolítica era a de se estabelecerem bases para que o Estado se fortalecesse no cenário internacional, tendo elementos fundamentais o povo, a quantidade de recursos, solos agricultáveis, minérios, ou seja, o espaço geográfico como determinante.

Nesse contexto, podemos citar, então, a teoria do poder marítimo, formulada pelo Almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan (1840 – 1914), segundo a qual o controle das rotas marítimas seria a chave para a hegemonia mundial e, desse modo, a posse de um grande Poder Marítimo seria indispensável a um Estado que pretendesse projetar-se como potência. Contrastando com essa teoria, temos a teoria do poder terrestre, formulada por Halford Mackinder (1861 – 1947), que desenvolveu a idéia de ilha mundial (Eurásia e África), uma **área pivot** (região central, contendo parte da Europa e da Ásia), com a *heartland*⁵, cuja posse seria condição básica para a hegemonia mundial (VESSENTINI, 2003).

Atualmente, com os fenômenos da globalização⁶ e da revolução técnico-científica, que redefiniram os contornos do poder dos Estados, os pressupostos fundamentais segundo os quais uma grande potência deveria ter um grande território, grande população e grande

⁵ Heartland - terra coração. Região que corresponde ao que chamamos hoje de Europa Oriental. (VESSENTINI, 2003, p. 19)

⁶ Podemos dizer que globalização é um processo econômico e social que estabelece uma integração entre os países e as pessoas do mundo todo, baseada em grandes fluxos de informações, a partir da tecnologia digital. (<http://www.brasilecola.com/geografia/globalizacao.htm>)

poderio militar, têm sua importância relativizada. Não basta a um Estado ter grande território, com abundância de recursos naturais e uma grande população para ser uma grande potência. Uma grande potência mundial deve possuir uma tecnologia moderna e força de trabalho qualificada (VESSENTINI, 2003). Deve ser capaz de dispor desses recursos e transformá-los em riquezas.

2.2 Geopolítica Brasileira: uma Geopolítica Terrestre

Segundo Mattos (2002), os primeiros livros de Geopolítica no Brasil surgiram na década de 1930, sendo os primeiros autores o Capitão do Exército Mario Travassos (1891 – 1973) e o professor acadêmico Everardo Backheuser (1879 – 1951).

Mario Travassos, em sua visão geopolítica, destacou o antagonismo geográfico do nosso subcontinente representado pelos oceanos Atlântico e Pacífico, e sugeriu a realização de uma política de transporte que neutralizasse, a nosso favor, os desequilíbrios proporcionados por esse antagonismo.

O professor Backheuser, considerado o “teórico da geopolítica brasileira”, teve grande influência desde a década de 1930 no estabelecimento de uma política de fronteiras e na criação dos territórios federais nas regiões limdeiras consideradas mais críticas pela posição e baixo povoamento (Amapá, Roraima, Rondônia, Fernando de Noronha, Ponta Porá e Foz do Iguaçu).

Golbery Couto e Silva (1911 - 1987), que publicou seu livro “Geopolítica do Brasil”, em 1976, defendia a integração do território e o desenvolvimento do espaço nacional, dando atenção maior à imensa área interior, em especial à Amazônia (MATTOS, 2002).

Mattos (2002) resume sua visão geopolítica nas idéias de que o Brasil possui as condições para se tornar uma potência mundial; o desenvolvimento da Amazônia deve merecer prioridade; e a Segurança Nacional não deverá ser descuidada.

Numa apreciação rápida dos principais autores geopolíticos brasileiros, podemos perceber claramente uma ênfase na preocupação com a ocupação do nosso território em direção ao interior do continente, às nossas fronteiras, especialmente as regiões Centro-Oeste e a Amazônia. Tal preocupação foi materializada em políticas de governo que buscaram a integração regional e mesmo a criação de territórios federais em regiões de baixa densidade demográfica.

2.3 O Atlântico Sul e uma Geopolítica Marítima

Podemos perceber que a ênfase terrestre em nossas visões geopolíticas pode ser explicada pela história. Mattos (1990) menciona que a atual conformação territorial brasileira deu-se a partir do movimento expansionista português em direção a Oeste, que foi legitimado pelo princípio do *uti possidetis*⁷. As fronteiras marítimas, contudo, tiveram sua expansão associada à expansão terrestre. A preocupação maior era defendê-las, e não expandi-las.

Vidigal (2006) nos lembra que o nosso descobrimento se deu pelo mar. A comunicação entre as capitanias hereditárias, também, se dava pelo mar, sendo essa via de mobilização um dos fatores principais para a coesão territorial. Por ocasião da Independência, novamente o mar se revelou fundamental para a consolidação da unidade territorial, através das campanhas realizadas contra as forças navais portuguesas e do apoio e abastecimento das forças terrestres de resistência brasileira no interior.

A despeito da justificada expansão terrestre em direção ao interior, bem referida por Mattos (2002), não podemos deixar de levar em conta a nossa original vocação marítima. Como menciona Vidigal, “o Brasil é um dos exemplos mais notáveis da sucessão de fatores derivados e derivantes da mentalidade marítima⁸ em toda a sua história” (VIDIGAL, 2006, p. 23). Apesar de nossa forte ligação com o mar e nossa mentalidade marítima original, o esforço para a consolidação das nossas fronteiras interiores levou ao desenvolvimento de uma mentalidade predominantemente terrestre e com isso, a que houvesse um “abandono do mar por erro e opção” (VIDIGAL, 2006, p. 27).

Assim, foi com a professora Therezinha de Castro que a mentalidade marítima e a importância geoestratégica do Atlântico Sul foi colocada em maior destaque. Therezinha defendia a necessidade de uma presença brasileira ativa nesse oceano, bem como, o estreitamento das relações com os países do Cone Sul (MATTOS, 2002).

Therezinha de Castro enfatiza a importância geoestratégica do Atlântico Sul quando o denomina o “mais intercontinental dos oceanos”, por constituir-se de um espaço marítimo entre os continentes africano, americano e antártico e por possuir três corredores ou “vasos intercomunicantes oceânicos”, formados pelo estreitamento Natal-Dakar (caminho

⁷ princípio do direito internacional segundo o qual a terra deve pertencer a quem de fato a ocupa (www.multirio.rj.gov.br/historia/modulo01/tratado_madri.html).

⁸ Vidigal chama de mentalidade marítima de um povo a compreensão da essencial dependência do mar para a sua sobrevivência histórica. (VIDIGAL, 2006, p. 21)

direto entre América/África/Europa) e pelos Estreitos de Drake/Beagle/Magalhães (ligação natural Atlântico/Pacífico) e Passagem do Cabo (passagem Atlântico/Índico e ligação América/África/Ásia) (CASTRO, 1996).

Por outro lado, o Brasil desfruta de um posicionamento privilegiado no Atlântico Sul. Além de possuir a maior costa da área (7.737 km), esta está voltada tanto para o Atlântico Norte, quanto para o Sul. Possui inúmeros aeródromos e portos no litoral (Belém, Natal, Recife, Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, e Rio Grande), onde se destaca o Rio de Janeiro como o ponto mais centralizado da América do Sul em relação ao tráfego aéreo nesse setor do Atlântico. E, ainda, possui ilhas que proporcionam trampolins para operações nos segmentos central e meridional desse oceano (Fernando de Noronha e Trindade) (CASTRO, 1996).

Conforme observou Therezinha de Castro, podemos também utilizar as condições estratégicas para o Poder Marítimo⁹ da Teoria de Mahan para compreender a expressiva importância do Brasil no âmbito regional do Atlântico Sul:

1. Posicionamento e Físio-Política: o Brasil situa-se no estrangulamento oriental da América do sul, destacando-se o saliente nordestino, com litoral voltado tanto para o Atlântico Norte, quanto para o Sul, possuindo ainda boas posições para portos em suas costas;
2. Extensão territorial: é o maior país no Atlântico Sul, com maior extensão litorânea também;
3. Aspecto Psicossocial - População e Caráter Nacional: herança marítima de Portugal, com 80% da população concentrada na faixa litorânea; e
4. Política de Governo: os três fatores anteriores não encontram correspondência no desenvolvimento marítimo. O poder político ainda não correlacionou a importância do mar ao destino do país. (CASTRO, 1996)

Therezinha de Castro, dando ênfase à importância que enxerga no aproveitamento das condições propiciadas pelo acesso amplo e direto ao mar, afirma que os Estados podem ser divididas em dois grupos: os que possuem esse acesso e os que não possuem; assim, aos primeiros cabe defender as vantagens adquiridas, enquanto aos últimos, resta buscar obter

⁹ Entende-se como Poder Marítimo o componente do poder nacional de que a nação dispõe para atingir seus propósitos ligados ao mar ou dele dependentes. Esses meios são de natureza política, econômica, militar e social e incluem, entre vários outros, a consciência marítima do povo e da classe política, a Marinha Mercante e a Marinha de Guerra, a indústria de construção naval, os portos e a estrutura do comércio marítimo. O Poder Naval é o componente militar do Poder Marítimo. (Brasil, 2005)

similares. Ademais, o significado dos oceanos como fonte inesgotável de energia, de matérias primas e alimentos será tanto maior, quanto maior for o nível de desenvolvimento da economia de um país. Afirmando o “destino manifesto atlântico” para o Brasil, acrescenta:

[...] de todos os países banhados pelo Atlântico Sul, é o Brasil o que mais necessita de consciencioso desenvolvimento marítimo e correspondente influência transatlântica para a base de sua expansão econômica e garantia de desafogada liberdade de movimento no seu tráfego através dos mares. O mar deu a Portugal prosperidade, glória e poder. E foi naquele momento em que implantando seu império ultramarino – base do Poder Marítimo – que o Brasil nascia do mar, no mar e, em seu destino manifesto tem que viver pelo mar, não lhe podendo, pois, virar as costas. (CASTRO, 1996, p. 42)

Podemos ver que a mentalidade terrestre, amplamente defendida pelos geopolíticos de outrora, agora, com a contribuição de Therezinha de Castro na formulação de uma geopolítica marítima para o Brasil, deve dar espaço para o desenvolvimento da mentalidade marítima e para a compreensão de sua importância, principalmente pelo poder político, na condução de medidas que a favoreçam. Sobretudo, para constituirmos um Poder Marítimo compatível com a expressão geopolítica que nossa posição privilegiada no Atlântico Sul nos confere.

3 A AMAZÔNIA AZUL

O desenvolvimento de novas tecnologias marinhas levou a que a Comunidade Científica Internacional reconhecesse no mar, tanto em suas águas, como em seu solo e subsolo, a existência de recursos naturais de importância capital para a humanidade. Essa constatação, revelando a importância do mar sob aspectos econômicos, políticos e estratégicos, levou a que se buscasse a delimitação dos espaços marítimos sobre os quais os Estados exerceriam a soberania e jurisdição (ALBUQUERQUE, 2005).

Fruto da necessidade de regulamentação do uso do mar, foi realizada em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica, a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ao final da qual foi assinada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), por 118 países, inclusive o Brasil (VIDIGAL, 2006).

Com a sua entrada em vigor em novembro de 1994, a CNUDM passou a estabelecer os direitos e deveres dos Estados costeiros, no tocante aos espaços marítimos e oceânicos, sobretudo quanto à exploração dos recursos existentes nesses meios e definiu, dentre outros elementos, os conceitos de Mar Territorial (MT), Zona Econômica Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental (PC) e Área.

No MT, que se estende até a distância de 12 milhas náuticas (MN) da costa (linhas de base), o Estado goza de soberania plena; na ZEE, que se estende até a distância de 200 MN, os Estados exercem a jurisdição sobre a exploração e o aproveitamento, gestão e conservação dos recursos naturais das águas sobrejacentes ao leito do mar, do solo e subsolo; na extensão da PC, que segundo critérios específicos, pode chegar a 350 MN, é garantido o direito de exploração e aproveitamento dos recursos naturais do solo e subsolo marinho e dos organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias (no período da captura, estão imóveis numa região, ou só podem se locomover em constante contato físico com ela); a Área, fundos marinhos em alto-mar, está aberta a todos os Estados, não é permitida a reivindicação ou exercício de soberania ou direitos sobre qualquer parte sua, sendo considerada patrimônio da humanidade (VIDIGAL, 2006).

Com base nas disposições da CNUDM, a partir de 1986, o governo brasileiro decidiu estabelecer o limite exterior da PC, além das 200 MN. Assim, sob coordenação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), foi realizado, de 1987 a 1996, o projeto chamado Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC), conduzido por especialistas da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), da Petrobras e de algumas universidades. Após a coleta e análise dos dados, foi apresentada a proposta brasileira, em maio de 2004 à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) (ALBUQUERQUE, 2005).

Quando aprovada, a proposta brasileira da extensão da PC, as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), que compreendem, além da PC, o MT e a ZEE, poderão chegar a aproximadamente 4,5 milhões de km² de área oceânica, com inúmeros recursos naturais que o Brasil poderá explorar em benefício de sua sociedade. É essa imensa área, cerca de metade da extensão do nosso território, de expressivo significado econômico e estratégico, que, desde 2004, é chamada de Amazônia Azul (CARVALHO, 2005a).

3.1 Recursos da Amazônia Azul

Como não seria possível contemplarmos neste trabalho toda a gama de recursos existentes na Amazônia Azul, restringiremos nossa abordagem àqueles considerados de maior relevância, em função de sua representatividade na economia brasileira e, por conseguinte, seu elevado valor estratégico: Transporte Marítimo, Petróleo e Pesca e Aqüicultura.

3.1.1 Transporte Marítimo

Num mundo cada vez mais globalizado, as trocas comerciais entre os diversos países tornou-se algo comum e já incorporado a seus sistemas produtivos, sob a forma de insumos industriais, de modo que não se pode falar em um país autocentrado (SILVA, 2006 e CARVALHO, 2005b). O progresso tecnológico observado na construção naval e engenharia de transportes levou a que o transporte marítimo conseguisse operar a um custo de cinco a oito vezes menor do que os transportes interiores, tornando-se o principal meio de deslocamento de carga pesada a longas distâncias (MONTEIRO, 2005). É estimado que quase 80% do comércio internacional se realize por transporte marítimo, processado em mais de 478 portos em todo mundo (VIDIGAL, 2006).

No Brasil, mais de 95% do comércio exterior é realizado por via marítima e, no ano de 2006, totalizou um montante da ordem de US\$ 166 bilhões, entre importações e exportações (BRASIL, 2007a). Além do valor financeiro, devemos levar em conta também a grande dependência da nossa produção industrial em relação a insumos importados. Isto nos leva facilmente à conclusão de que somos dependentes do comércio marítimo a tal ponto que ele constitua uma de nossas grandes vulnerabilidades (CARVALHO, 2005a).

A essa conclusão também chegou Vidigal (2006) quando, referindo-se à importância do transporte marítimo para o Brasil, o considerou de Segurança Nacional, citando que, nos momentos de crise, é no mar que muitas ações se desenvolvem, com as respectivas repercussões em todos os setores, sejam políticos, econômicos ou estratégicos.

A relevância do nosso tráfego marítimo torna-se maior ainda se levarmos em conta a capacidade de utilizarmos nossa rede hidroviária interior: são 16 hidrovias, com 20 portos fluviais, num total de 50 mil km de rios navegáveis. O aproveitamento das hidrovias, combinado com um sistema multimodal aquaviário¹⁰ é fundamental para contribuir para a integração do país tanto interna, quanto externamente, diminuindo nossas distâncias e aumentando as possibilidades de comércio com os demais continentes (VIDIGAL, 2006).

Além do mais, como mencionou Silva (2006), devemos considerar que o sucesso econômico do país e sua capacidade de competir vitoriosamente no mercado externo depende da segurança, eficácia e prontidão de portos e terminais marítimos. Se conseguirmos entender a relevância que setor de transporte marítimo tem na nossa economia, é fácil concluir que a

¹⁰ Sistema que possibilita a integração do transporte marítimo, hidroviário, ferroviário e rodoviário.

prosperidade que almejamos para o Brasil, desde a dimensão econômica, até o desenvolvimento social, esteja diretamente ligada à nossa capacidade de operar, expandir e proteger nossas oportunidades marítimas.

3.1.2 Petróleo e Gás Natural

A exploração do petróleo no mar representa outra grande riqueza da Amazônia Azul. Como observamos em Vidigal (2006), a prospecção na plataforma continental foi uma opção brasileira em função das limitações das bacias terrestres e se tornou economicamente viável após os choques do petróleo dos anos de 1973 e 1979. Em 1968, a Petrobras encontrou petróleo no mar, em Guaraciema (SE) e iniciou a produção regular na bacia de Campos (RJ) em 1977, a uma profundidade de 110 metros. Hoje, cerca de 90% do nosso petróleo vêm do mar, totalizando a cifra de US\$33 bilhões anuais (SERAFIM, 2008).

Em 2006, a Petrobras atingiu a auto-suficiência em petróleo¹¹. No ano de 2007, nossas reservas no mar estavam calculadas, em 18.922,5 milhões de barris de petróleo e 467.315 milhões de metros cúbicos de gás natural¹².

Este cenário bastante positivo ganhou dimensões ainda mais surpreendentes com a descoberta, em 2006, de petróleo, na camada pré-sal nas bacias do Sul e Sudeste. A avaliação do potencial petrolífero dessa área indica volumes de óleo e gás que, se confirmados, elevarão significativamente as reservas brasileiras, colocando o Brasil no grupo de países com grandes reservas. A primeira área avaliada, Tupi, possui volumes estimados entre 5 e 8 bilhões de barris de petróleo¹³. As estimativas apontam que esse campo pode aumentar em mais de 50% as reservas da bacia de Santos. Além do potencial petrolífero, as descobertas na região do pré-sal se diferenciam pela qualidade do óleo. A maior parte das reservas da Petrobras é de petróleo pesado. As jazidas do pré-sal, contando hidrocarbonetos leves, gás natural e condensado, podem mudar o perfil das reservas brasileiras, reduzindo a importação de óleo leve e gás natural¹⁴.

Lessa (2008), ao referir-se aos campos descobertos na camada pré-sal, os chamou de novo “Eldorado Brasileiro” e sinalizou um cenário delicado, em que o Atlântico Sul possa

¹¹http://www.agenciapetrobrasdenoticias.com.br/materia.asp?id_editoria=16&id_noticia=1352

¹² http://www.anp.gov.br/conheca/anuario_2008.asp

¹³ http://www.agenciapetrobrasdenoticias.com.br/materia.asp?id_editoria=32&id_noticia=5151

¹⁴ <http://www2.petrobras.com.br/portal/petrobras.htm?pagina=1>

vir a se tornar um novo Oriente Médio, palco de conflitos que têm o petróleo como pano de fundo.

Sem entrar em grandes considerações sobre essas afirmações, devemos lembrar que a CNUDM, ao estabelecer o direito de exploração ao Estado costeiro dentro da ZEE, também garante o direito de livre passagem à navegação internacional (VIDIGAL, 2006). Assim, como mencionou Carvalho (2006), qualquer Estado pode deslocar uma força naval para operar nas proximidades de nossas plataformas marítimas, sem nenhum constrangimento de ordem jurídica, afirmando a possibilidade de o mar se tornar palco de crises político-estratégicas. Crises que, quando mal conduzidas, tendem a escalar para conflitos armados, que normalmente favorecem aos interesses dos mais fortes. Tal percepção é corroborada por Vidigal (2006), ao ressaltar a importância estratégica do setor marítimo para a Segurança Nacional.

Por outro lado, também, com o surgimento das “novas ameaças”¹⁵, ficou patente, o risco a que ficaram expostos o tráfego marítimo e as instalações *off-shore* em qualquer parte do mundo, após o atentado ao superpetroleiro francês Limburg, no Golfo de Éden, em 2002, (SILVA, 2005). Tais fatos chamam mais uma vez a atenção para a importância estratégica da nossa plataforma continental, de onde extraímos atualmente mais de 90% do nosso petróleo, e que, após a descoberta do pré-sal descortina ao Brasil um novo horizonte promissor de riquezas comparáveis a um novo Eldorado.

3.1.3 Pesca e Aqüicultura

Podemos ver em Bacha (2008) que, em 2004, 90 milhões de toneladas de peixe foram extraídas do mar no planeta, enquanto 45 milhões de toneladas resultaram da aqüicultura. Todavia, 90% da produção total provêm de apenas 2 a 3% da área do oceano, as zonas consideradas mais produtivas.

Infelizmente, nossas águas não se encontram dentro desse pequeno número altamente produtivo. Sendo águas tropicais e subtropicais não apresentam boas concentrações de nutrientes, levando a que não tenhamos em nossa ZEE estoques pesqueiros significativos, exceção feita a algumas regiões específicas, como a proximidade de Cabo Frio, favorecida pela ressurgência da corrente das Malvinas. O Brasil ocupa a 27^a posição mundial em

¹⁵ Terrorismo internacional, crimes transnacionais e ambientais (CARVALHO, 2006)

produção de pescado (VIDIGAL, 2006). No ano de 2006, a pesca brasileira contou com uma produção de 778 mil toneladas, sendo 526 mil toneladas provenientes do mar, enquanto a aquicultura contou com a produção de 272 mil toneladas, sendo 80 mil toneladas de origem marinha (BACHA, 2008).

A pesca no Brasil é predominantemente artesanal, que representa 60% da produção, contra 40% de pesca industrial. A pesca artesanal se desenvolve principalmente nas regiões Norte e Nordeste, enquanto a industrial, nas regiões Sul e Sudeste. A atividade pesqueira conta com um parque industrial de cerca de 300 empresas de pesca, envolvendo um contingente da ordem de um milhão de pescadores e de 3,5 milhões de trabalhadores indiretos, sendo responsável por uma renda anual da ordem de R\$ 5 bilhões (BACHA, 2008 e HAZIN, 2005).

Um segmento significativo da pesca marítima é a pesca oceânica. A pesca oceânica no Atlântico teve início, na década 1950, por embarcações japonesas. Posteriormente, em virtude das vantagens em termos de valor comercial e peso individual por espécime que o pescado oceânico apresenta em relação ao costeiro, a pesca oceânica no Atlântico passou a ser realizada por diversos países, destacando-se Canadá, Estados Unidos, Espanha, China, dentre outros. Atualmente, esse segmento da pesca no Atlântico responde por uma produção de cerca de 600 mil toneladas por ano, correspondendo a um valor da ordem de US\$ 4 bilhões (HAZINI, 2005).

Considerando que os recursos pesqueiros oceânicos são altamente migratórios e têm seus locais de captura muito próximos das áreas de pesca brasileiras (HAZINI, 2005), mais uma vez nos deparamos com a questão da salvaguarda dos nossos interesses na ZEE. Não precisamos ir muito longe para verificarmos a pertinência dessa preocupação. Nos anos de 1962-1963, o apresamento de embarcações pesqueiras francesas em nossas águas jurisdicionais, por navios da Marinha, criou uma situação de crise que quase levou o Brasil à guerra contra a França, num episódio que ficou conhecido como “Guerra da Lagosta” (BRAGA, 2004).

Segundo a Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca, a produção brasileira de pescados, se incentivada, em especial a de atuns e afins, com programas de diversificação e modernização da frota de pesca oceânica, poderá elevar, nos próximos quatro anos, a produção dos atuais novecentos e oitenta e cinco mil para um milhão e quatrocentos e cinquenta mil toneladas/ano, criando mais 550 mil empregos diretos e indiretos (CARVALHO, 2004).

Não é difícil perceber que, mesmo não dispondo de vultosos estoques pesqueiros, os que se encontram em nossas águas não são desprezíveis e são patrimônio nosso. Sua exploração não somente representa a possibilidade de oferta de alimento nas mesas dos brasileiros, como também, a possibilidade de geração de mão-de-obra direta e indireta, além do fomento dos setores industriais relacionados com as atividades de pesca e processamento do pescado.

4 A MARINHA E A DEFESA DA AMAZÔNIA AZUL

Diferentemente da Amazônia verde, em que as fronteiras brasileiras são fisicamente demarcáveis e são ocupadas por pelotões de fronteiras, na Amazônia Azul não existem linhas demarcando os limites de nossas águas jurisdicionais. São os navios da Marinha que as definem quando da realização de patrulhas ou ações de presença no mar (CARVALHO, 2005a).

Sabemos que “toda riqueza desperta a cobiça, cabendo ao detentor o ônus da proteção”. Levando-se em conta que “[...] pelo mar temos fronteiras com a maior parte dos países do planeta” (PESCE, 2005) e que a nossa Amazônia Azul guarda riquezas incomensuráveis, as mesmas águas que trouxeram nossos descobridores no passado podem ser caminho para futuros agressores (VIDIGAL, 2006). Configura-se, assim, uma tarefa de extrema importância para a Marinha do Brasil exercer suas atividades de vigilância sobre nossas águas jurisdicionais.

Vidigal (2004) apresenta, como parâmetro para orientação do planejamento de estratégia de Segurança Nacional, o conceito de “vulnerabilidades estratégicas”, sendo assim consideradas aquilo que nos vulnerabiliza diante dos outros, onde podemos ser mais facilmente atingidos. Nas seções anteriores, pudemos ver que o comprometimento da exploração dos recursos de nossas águas jurisdicionais, notadamente o tráfego marítimo e a produção de petróleo, poderia levar o país a um verdadeiro colapso. Desse modo, é fácil compreender que a Amazônia Azul constitua uma de nossas grandes vulnerabilidades estratégicas, requerendo, como tal, atenção especial no delineamento de ações que visem a diminuir ou a neutralizar possíveis ameaças.

Como vimos anteriormente, em nossas águas jurisdicionais é garantido o direito de livre trânsito à navegação internacional. Nossa exploração de petróleo *off-shore* tem avançado para águas cada vez mais profundas, como verificamos com as recentes descobertas de bacias no pré-sal, podendo até se estender além da nossa Plataforma Continental

juridicamente definida na CNUDM. Carvalho (2006) menciona a possibilidade de crises, caso algum Estado posicione forças navais em nossas águas, próximo às plataformas. Como agravante desse problema, podemos citar o fato de alguns países terem se recusado à assinatura da Convenção da Jamaica, no que diz respeito à exploração dos recursos da Área (alto-mar), sendo contornado parcialmente em 1996, com a implementação da Parte XI da Convenção, que não contou com a participação dos Estados Unidos. Podemos citar a recente reativação da IV Frota norte-americana, com atuação nas águas da América Latina (Mar do Caribe e Atlântico Sul) e as manifestações de preocupação do governo brasileiro quanto à operação da IV Frota em nossas águas¹⁶.

Nesse contexto, devemos levar em conta, também, o fato de plataformas de petróleo, e demais instalações *off-shore*, serem alvos potenciais para ações do terrorismo internacional, exigindo que tenhamos meios capazes de patrulhar permanentemente nossas águas, prioritariamente as áreas de exploração de petróleo (CARVALHO, 2006 e SILVA, 2006).

Em Pesce (2005), verificamos que predominou no Brasil durante o século XX uma geopolítica regional e terrestre, em detrimento da maritimidade do país e, como consequência, a visão marítima teve uma influência modesta no pensamento estratégico brasileiro. Por outro lado, vemos em Jobim (2008) que o tema Defesa nas últimas décadas ficou relegado exclusivamente à esfera militar, tendo repercussões na destinação de recursos às Forças Armadas. Este ano, durante solenidade que criou o Comitê Ministerial de formulação da Estratégia Nacional de Defesa, para lançamento do Programa de Reaparelhamento das Forças Armadas, o ministro de Planejamento de Longo Prazo, Mangabeira Unger, afirmou que o Brasil não pode “tolerar o hiato de desproteção militar”, acrescentando ainda “[...] dos civis, o que se espera é que se saldem a maior dívida da nação para com as Forças Armadas: a dívida da desatenção” (ROCHA, 2007).

Como vemos em Pesce (2005), a escassez de recursos orçamentários tem acarretado a “obsolescência em bloco” dos meios navais mais antigos. Entre 2000 e 2004, a Marinha desincorporou um total de 21 navios. Outros 73 (cerca de 80% das unidades em serviço) deverão ser desincorporados até 2019.

¹⁶ Jornal O Globo, 13 de julho de 2008. O Mundo, p. 41. EUA ativam IV Frota e dizem não entender críticas.

Quando lançou o conceito da Amazônia Azul, em 2004, o Almirante Guimarães de Carvalho buscou sensibilizar os demais setores da sociedade e o poder político sobre a necessidade de a Marinha dispor de meios capazes de fazerem valer nossos direitos no mar e, citando Rui Barbosa, advertiu “esquadras não se improvisam” (CARVALHO, 2005a).

Vimos, anteriormente, em Castro (1996) e Mattos (2002), que, para o Brasil alcançar seu “destino manifesto Atlântico”, necessita de um Poder Naval que garanta o exercício de sua soberania sobre os recursos existentes em suas águas jurisdicionais, nos quais enfatizamos, pela expressão estratégica, o tráfego marítimo e a exploração de petróleo. Tanto é verdadeiro que a PDN assinala a “profundidade geo-estratégica” de nosso território, em função do extenso litoral, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental, situando entre suas diretrizes que devemos dispor de meios capazes de defesa de nossas fronteiras, dentre elas, as águas jurisdicionais (VIDIGAL, 2006).

Percebemos, com os pensadores em estratégia naval, Flores (2007), Vidigal (2004), Pesce (2005) e Carvalho (2006), que existe uma preocupação com a limitação de recursos destinados à capacitação da Marinha e que tal realidade é levada em conta nas propostas que são apresentadas. Contudo, como mencionou Vidigal (2004), na formulação de uma concepção estratégica, a partir da identificação de “vulnerabilidades estratégicas”, como entendemos ser nossa Amazônia Azul, não se pode, durante a fase de elaboração, considerar as restrições orçamentárias, sob o risco de conseqüências danosas no futuro. E apresenta a sugestão de criação de núcleos de força militar, tanto quanto possível, no estado da arte, cada núcleo correspondendo a uma das funções identificadas como básicas das forças armadas. Assim, a Marinha, para garantir a defesa da Amazônia Azul, deve dispor de núcleos de força que garantam a efetividade na defesa e vigilância de nossas águas jurisdicionais.

Carvalho (2004) acrescenta que a concepção estratégica prevalente para países com orçamentos de defesa limitados, como o Brasil, é a de possuir meios capazes, não de derrotar qualquer adversário, mas sim de impor um custo elevado a uma eventual opção militar, dissuadindo agressões e incentivando a solução pacífica das controvérsias. Tal é a importância de um Poder Naval de credibilidade, capaz de tornar a opção pela via diplomática de solução de crises mais atraente.

Finalmente, sem pretendermos apresentar uma proposta de dotação de meios para a Marinha, porém para contemplarmos o aspecto de defesa da Amazônia Azul e, em consonância com as visões de Carvalho (2006), Vidigal (2004), Flores (2002) e Pesce (2008), verificamos que devemos dispor de um núcleo de forças para a defesa de nossas fronteiras marítimas, que cumpra o papel de proporcionar a dissuasão contra ameaças externas,

estimulando a solução negociada de conflitos, “uma esquadra de combate”, dotada de submarinos e navios de combate, com capacidade de ações de superfície e anti-submarino, além de navios-aeródromos, com aeronaves anti-submarino, de alarme aéreo antecipado e interceptação, para prover a defesa distante de nossas costas e tráfego marítimo. Por outro lado, devemos dispor também de um núcleo de vigilância das AJB, centrado em Navios-Patrolhas, compondo uma “esquadra de controle”, capaz de realizar a fiscalização de nossas águas, através da patrulha naval, nas proximidades de nossas áreas de produção de petróleo e de pesca.

Neste aspecto, devemos ressaltar, como visto em Flores (2002), Carvalho (2004), e Vidigal (2006), a importância de dispormos de uma força de submarinos significativa, dotada de armamentos modernos, em virtude de sua efetividade e capacidade de dissuasão. Sobretudo, considerando a extensão do nosso litoral, a vastidão das nossas águas jurisdicionais e a imensidão do Atlântico Sul, devemos considerar a adequação de dispormos também de submarinos nucleares que, pelas suas características de autonomia, velocidade e mobilidade elevadas, podendo permanecer submerso por longos períodos, constituem-se os meios mais indicados para intranquilizar o vetor ameaça, a ponto de obrigarem o oponente a constituir forças consideráveis para enfrentá-los, influenciando na avaliação “custo/benefício” das ações.

Vimos que o desenvolvimento do conceito de Amazônia Azul foi um movimento de retorno ao “destino marítimo brasileiro”. A Marinha pretende com ele sensibilizar e mobilizar a sociedade e poder político nacional quanto à necessidade de desenvolvermos as capacidades necessárias ao pleno exercício do nosso direito de exploração sobre nossas águas jurisdicionais (VIDIGAL, 2006). Para isso, a Marinha do Brasil, compondo a parcela militar do Poder Marítimo brasileiro, em consonância com as diretrizes de nossa PDN, deve dispor de meios que a capacitem a cumprir sua tarefa na defesa de nossos interesses no mar, além de contribuir para a maior inserção brasileira no cenário internacional, em especial no Atlântico Sul.

5 CONCLUSÃO

Do mar o Brasil nasceu e pelo mar consolidou sua Independência. Herdamos a tradição marítima de Portugal, contudo nos esquecemos de nossa vocação natural e destino manifesto atlântico. Nossos principais pensadores geopolíticos defenderam visões que foram contempladas por políticas de governo que privilegiaram a consolidação de nossas fronteiras

interiores, em detrimento de nossa maritimidade, nos levando a um abandono do mar por opção. Viramos as costas para o mar. Esse abandono pode ser verificado na modesta influência que a maritimidade teve na formulação do pensamento estratégico brasileiro até recentemente.

A posição privilegiada que o Brasil desfruta no Atlântico Sul, nos impõe a responsabilidade de cultivar uma mentalidade marítima adequada e a formularmos uma geopolítica marítima que contemple o desenvolvimento de um Poder Marítimo compatível com a estatura que essa posição nos confere.

As numerosas riquezas existentes em nossas águas, destacando-se dentre elas, o transporte marítimo, a exploração do petróleo e a pesca não podem ser desconsideradas em uma apreciação estratégica. O potencial de desenvolvimento econômico e social que o pleno uso desses recursos representa e o impacto que o comprometimento dessas atividades pode trazer ao país, nos fala da importância de sermos capazes de garantir nossa soberania sobre sua exploração, lembrando que ao detentor de riquezas cabe o ônus da sua proteção.

A formulação do conceito da Amazônia Azul, ocorrida logo após o Brasil apresentar à ONU a sua proposta de reconhecimento da extensão da plataforma Continental, que garantirá juridicamente ao Brasil o direito de exploração sobre os recursos de uma área correspondente a quase metade de nosso território, uma outra Amazônia em dimensões e riquezas, constitui-se um movimento de retorno ao “destino marítimo brasileiro”.

Para isso, a Marinha do Brasil, compondo a parcela militar do Poder Marítimo, deve dispor de meios que garantam nossa soberania sobre a exploração desses recursos. Para tal, a despeito das limitações orçamentárias, a Marinha deve dispor de núcleos de força modernos que cumpram essa tarefa. Assim, consideramos a importância de dispormos de uma “esquadra de combate”, responsável pela defesa de nossas águas, e dotada de poder de dissuasão. E devemos dispor também de uma “esquadra de controle”, para a realizar a vigilância de nossas águas. Assim, seremos capazes de garantir nossa soberania sobre esse legado e o aproveitamento dessas riquezas em benefício de nossa sociedade e da prosperidade da Nação.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Alexandre Tagore Medeiros de. Bandeirantes das Longitudes Salgadas. In SERAFIM, Carlos Frederico Simões (Coord.). Geografia: ensino fundamental e ensino médio: **O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro**. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005. cap. 1, p. 19-23. (Coleção explorando o ensino, v. 8).

BACHA, Karim. Aqüicultura e Pesca. In: SEMINÁRIO AVALIAÇÃO POLÍTICO-ESTRATÉGICA DA AMÉRICA DO SUL: o mar como fonte de riquezas – reflexos na política econômica e de Defesa Nacional para os próximos dez anos. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval (EGN), 20 mai 2008.

BRAGA, Cláudio da C. **A Guerra da Lagosta**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2004.

BRASIL. **Decreto n. 1.265** de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). Brasília, 1994. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto/1990-1994/D1265.htm >. Acesso em: 25 jul. 2008.

BRASIL. **Decreto n. 5.484** de 30 de junho de 2005. Aprova a Política de Defesa Nacional (PDN). Brasília, 2005. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/publi_04/colecao/defes5.htm Acesso em: 25 jun. 2008.

BRASIL. Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM). A Conquista da Amazônia Azul. **Mar Brasil**. Rio de Janeiro, n.6 p. 14-23, mai./jun. 2007a.

BRASIL. Marinha do Brasil. **A Nossa Última Fronteira**. Brasília, 2007b. Disponível em: < https://www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/nossa_ultima_frenteira.htm. Acesso em: 29 jul.

BRASIL. **Lei nº 11.631** de 27 de dezembro de 2007. Dispõe sobre a **Mobilização Nacional**. Brasília, 2007c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11631.htm>. Acesso em: 15 ago. 2008.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. **Amazônia Azul e o Submarino Nuclear**, entre as prioridades. Dez. 2004. Disponível em: <<http://www.forumdefesa.com/forum/viewtopic.php?p=15918&sid=c175ba538f6e43d466940d09675064b0>>. Acesso em 29 jun. 2008

CARVALHO, Roberto de Guimarães. A Outra Amazônia. In. SERAFIM, Carlos Frederico Simões (Coord.). Geografia: ensino fundamental e ensino médio: **O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro**. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005a. cap. 1, p. 17-19. (Coleção explorando o ensino, v. 8).

CARVALHO, Roberto de Guimarães. No Mar, Nossa Última Fronteira. In. SERAFIM, Carlos Frederico Simões (Coord.). Geografia: ensino fundamental e ensino médio **O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro**. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005b. cap. 9, p. 255-290. (Coleção explorando o ensino, v. 8).

CARVALHO, Roberto de Guimarães. Amazônia Azul. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v.338, p. 8-9, out. 2006.

CASTRO, Therezinha de. **Atlântico Sul: Geopolítica e Geoestratégia**. Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra: Rio de Janeiro, 1996.

FLORES, Mario C. **Reflexões Estratégicas: repensando a defesa nacional**. São Paulo: É Realizações, 2002.

FLORES, Mario César et al. **A inserção do Brasil na Segurança Regional e no Mundo: Perspectivas para os próximos vinte anos**. Centro de Estudos Políticos Estratégicos – Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <www.egn.mar.mil.br/cepeTrabAcademicos.htm - 34k ->. Acesso em: 26 jun. 2008.

HAZINI, Fábio. PEREZ, José Angel e TRAVASSOS, Paulo, O. Nossas Riquezas no Mar – Recursos Vivos. In SERAFIM, Carlos Frederico Simões (Coord.). Geografia: ensino fundamental e ensino médio: **O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro**. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005. cap. 5, p. 135-151. (Coleção explorando o ensino, v. 8).

JOBIM, Nelson. A Defesa na Agenda Nacional: O Plano Estratégico de Defesa. **Interesse Nacional**. jul. /set. 2008. Disponível em: <http://interessenacional.com/artigos-integra.asp?cd_artigo=1>. Acesso em: 30 jul. 2008.

LESSA, Carlos. O Pré-Sal e o enigmático futuro brasileiro. **Jornal Valor Econômico**, 12 mar. 2008, disponível em <<http://pdt12.locaweb.com.br/primeirapagina.asp?id=584>>. Acesso em: 13 jul. 2008.

MATTOS, Carlos de M. **Geopolítica e Teorias de Fronteiras**: Fronteiras do Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora: 1990.

MATTOS, Carlos de M. **Geopolítica e Modernidade**: Geopolítica Brasileira. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2002.

MONTEIRO, Carlos J. Silva e SANTORO, Roberto. Tráfego Marítimo. In. SERAFIM, Carlos Frederico Simões (Coord.). Geografia: ensino fundamental e ensino médio: **O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro**. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005. cap. 3, p. 40-51. (Coleção explorando o ensino, v. 8).

PALMA, Jorge J. C. e PESSANHA, Ivo B. M. Depósitos ferromanganesíferos de oceano profundo. **Revista Brasileira de Geofísica**. vol.18 no.3 São Paulo 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-261X2000000300015&lng=in&nrm=iso&tlng=in>. Acesso em: 27 jun. 2008.

PESCE, Eduardo Ítalo. **Projeção Internacional do Brasil no Século XXI**: Contornos de uma Marinha Oceânica. Texto preparado para o V Encontro Nacional de Estudos Estratégicos – Escola de Comando e Estado Maior do Exército. Rio de Janeiro, 03 a 07/10/2005. Disponível em:<http://www.ensino.eb.br/5encontro/docs/UFF-ContornosEstrategicos_de_umaMarinhaOceanica.pdf>. Acesso em 30 jun. 2008.

ROCHA, Leonel. Governo lança PAC das Forças Armadas. Correio Braziliense, Brasília, 07 set 2007. Disponível em: <<http://www.abin.gov.br/modules/articles/article.php?id=947>>. Acesso em 31 jul 2008.

SERAFIM, Carlos F. Simões. Políticas e Planos da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM). In: SEMINÁRIO AVALIAÇÃO POLÍTICO-ESTRATÉGICA DA AMÉRICA DO SUL: o mar como fonte de riquezas – reflexos na política econômica e de Defesa Nacional para os próximos dez anos. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval (EGN), 20 mai 2008.

SILVA, Francisco C. Teixeira da. A Amazônia Azul: de volta ao mar! In VIDIGAL, Armando A. F.et al. **Amazônia Azul**: o mar que nos pertence. Rio de Janeiro: Record, 2006.

TOSTA, Octavio. **Teorias Geopolíticas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora: 1984.

VESENTINI, José W. **Novas Geopolíticas**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2003.

VIDIGAL, Armando A. F. A Missão das Forças Armadas para o século XXI. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 124, n. 10/12, p. 101-110, out. /dez. 2004.

VIDIGAL, Armando A. F. et al. **Amazônia Azul**: o mar que nos pertence. Rio de Janeiro: Record, 2006.