

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

C-EMOS 2015

A AMAZÔNIA AZUL E A GEOPOLÍTICA BRASILEIRA:
Mentalidade marítima e o desenvolvimento nacional: A Amazônia Azul e as políticas
brasileiras orientadas para o Mar.

Rio de Janeiro

2015

CC MARCO ANTONIO COSTA DE PAIVA

A AMAZÔNIA AZUL E A GEOPOLÍTICA BRASILEIRA:

Mentalidade marítima e o desenvolvimento nacional: A Amazônia Azul e as políticas
brasileiras orientadas para o Mar.

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

Orientador: CMG(RM1) Marcelo William
Monteiro da Silva

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2015

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e a todos os seus mensageiros que me iluminam nessa jornada.

A minha eterna namorada Alessandra, pelo amor, carinho, compreensão, dedicação, motivação e estímulo em todas os momentos.

Ao C-EMOS 2015, meu Orientador, pela integral disponibilidade, paciência, elevado profissionalismo e orientações seguras, precisas e eficazes ao longo de todo o processo de desenvolvimento deste trabalho.

À Escola de Guerra Naval, pela excelência na condução do Curso de Estado Maior para Oficiais Superiores de 2015.

RESUMO

O mar desde os primórdios sempre representou um importante papel na história do Brasil, tendo contribuído para o seu desenvolvimento econômico, sendo porta de entrada e saída de mercadorias, além de fonte de recursos minerais e biológicos inestimáveis. Apesar disso e da privilegiada localização do Brasil com seu litoral estreitamente ligado ao Atlântico Sul, sua sociedade sempre esteve voltada para as questões terrestres e atividades que visavam sua exploração e desenvolvimento. O surgimento da Geopolítica, que teve Mahan, como precursor de suas Teorias, sendo o criador da Teoria do Poder Marítimo, que tinha como propósito a inserção da mentalidade marítima na sociedade, trouxe a relevância do incentivo em políticas voltadas para maior exploração das potencialidades marítimas e de suas riquezas, contribuindo para o desenvolvimento econômico do país em larga escala e consequente formação de um Poder Naval sólido e uma economia que fosse reflexo de uma potência mundial. A partir da geopolítica surge a Oceanopolítica que juntamente com o conceito “Amazônia Azul” criado pela Marinha do Brasil, veio promover a inserção da mentalidade marítima e do significado estratégico e econômico da Amazônia Azul. Assim, a Amazônia Azul ganha destaque, por ser uma verdadeira fonte de riqueza, sendo notória a sua importância para o Brasil, apesar de desconhecida pela maioria da população, sofrendo com a escassez de investimentos. A Amazônia Azul ratifica a importância da Teoria do Poder do Marítimo, como também de políticas voltadas para o seu desenvolvimento. Contudo, o desenvolvimento do setor marítimo no Brasil, ocorreu a passos lentos, o que resulta em grande desvantagens para o país e sua economia. Por isso, o devido investimento por parte do poder público em políticas de incentivo nas potencialidades da Amazônia Azul e em estudos e pesquisas científicas, garantindo ampla exploração do leito e subsolo marítimo, contribuirá para a inserção da mentalidade marítima, refletindo diretamente na economia do Brasil, contribuindo para tornar seus espaços marítimos soberanos, por meio de um Poder Naval forte e eficaz.

Palavras-chave: Amazônia Azul, Geopolítica, Oceanopolítica, Mentalidade Marítima, Marinha do Brasil e Desenvolvimento Nacional.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Os espaços marítimos definidos pela CNUDM.....	47
Figura 2 – Áreas não aceitas pela CLPC.....	47
Figura 3 – O Elevado Rio Grande.....	48

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB-	Águas Jurisdicionais Brasileiras
CEAMBRA-	Centro de Excelência para o Mar Brasileiro
CIRM-	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CLPC-	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM-	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
DBM-	Doutrina Básica da Marinha
ERG-	Elevado Rio Grande
LEPLAC-	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
MB-	Marinha do Brasil
MT-	Mar Territorial
ONU-	Organização das Nações Unidas
PATNAV-	Patrulha Naval
PC-	Plataforma Continental
PNM-	Política Nacional Marítima
PNRM-	Política Nacional para os Recursos do Mar
PROARQUIPÉLAGO-	Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo
ZC -	Zona Contígua
ZEE -	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	8
2	A GEOPOLÍTICA.....	11
2.1	A origem da Geopolítica e suas definições.....	11
2.2	O Mar como espaço geopolítico e a importância da Teoria do Poder Marítimo...	12
2.3	Os geopolíticos brasileiros.....	14
2.3.1	O espaço marítimo na ótica dos geopolíticos brasileiros.....	15
3	A OCEANOPOLÍTICA.....	18
3.1	Conceituação de Oceanopolítica.....	18
3.2	O espaço oceanopolítico brasileiro.....	19
3.3	Pensamento oceanopolítico brasileiro.....	21
4	AS AÇÕES POLÍTICAS SOBRE ASSUNTOS MARÍTIMOS.....	22
4.1	A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar(CNUDM).....	22
4.2	Legislação brasileira e algumas políticas nacionais marítimas.....	24
4.3	O LEPLAC e sua proposta de revisão.....	26
5	AMAZÔNIA AZUL E SUA IMPORTÂNCIA PARA O BRASIL.....	29
5.1	O conceito “Amazônia Azul”.....	30
5.2	As vertentes de abordagem da “Amazônia Azul”.....	30
5.2.1	A vertente soberania e a Patrulha Naval.....	30
5.2.2	A vertente econômica.....	32
5.2.2.1	O Elevado Rio Grande(ERG).....	32
5.2.2.2	Transporte Marítimo.....	33
5.2.2.3	Petróleo e gás natural.....	34
6	CONCLUSÃO.....	38
	REFERÊNCIAS.....	43
	ANEXO.....	46

1 INTRODUÇÃO

A “Amazônia Azul”¹ é uma das últimas e mais importantes fronteiras do país, repleta de recursos minerais, biológicas e potencialidades que constituem um patrimônio de valor inestimável. Um espaço com imensas riquezas a serem exploradas e protegidas, ainda desconhecidas pela maioria da sociedade, e carente de uma política de investimento por parte do poder público.

Devido à escassez de políticas de incentivo para o seu desenvolvimento, o progresso desse setor se deu de forma lenta e quase insignificante, comparado-se com o possível retorno de suas possibilidades, colocando o Brasil em desvantagem quando o assunto é o desenvolvimento do setor marítimo e sua exploração.

Assim, apesar do grande potencial representado pela Amazônia Azul, nota-se que, devido à falta de investimentos no setor, com o incentivo de estudos e pesquisas científicas em larga escala voltadas para exploração do solo e subsolo marítimo, o país está deixando de usufruir de uma série de recursos e serviços, os quais que refletiriam diretamente no desenvolvimento do Brasil em vários setores.

Dessa forma, o propósito deste trabalho é discutir a escassez de políticas voltadas para o mar, retratando o seu impacto no desenvolvimento nacional, buscando demonstrar os benefícios que a promoção de uma mentalidade marítima² pode trazer para o país. Tudo isso pautado pelos apontamentos da geopolítica brasileira e pelo conceito político-estratégico “Amazônia Azul”. Assim buscaremos responder as seguintes questões:

- A) Por que o Brasil não investe em políticas de desenvolvimento voltadas para o mar?
- B) Qual a importância da Amazônia Azul para o Brasil?
- C) De que forma a geopolítica brasileira influencia o desenvolvimento marítimo

1 Esse termo representa os espaços marítimos brasileiros e reflete sua importância para o Brasil como a da Amazônia Verde, e será tratado em capítulo próprio.

2 Vidigal define a mentalidade marítima de um povo como a compreensão da essencial dependência do mar para a sua sobrevivência histórica.

brasileiro?

A relevância do presente estudo baseia-se em mostrar que a Geopolítica, associada à Oceanopolítica, e o conceito Amazônia Azul promoverão a inserção da mentalidade marítima na sociedade brasileira, contribuindo a para divulgação dos direitos que o país possui sobre os espaços marítimos, e também o significado estratégico e econômico da Amazônia Azul, o que incidirá no incremento da exploração sustentável dos recursos presentes, ratificando a importância da atuação e proteção desses recursos pela MB (Marinha do Brasil).

O trabalho foi elaborado a partir da análise de aspectos que buscam explicar os entraves do desenvolvimento marítimo, com base em pesquisas bibliográficas, publicações, artigos acadêmicos, estudos realizados pela geopolítica e suas teorias, apontando as dificuldades enfrentadas para o desenvolvimento de políticas voltadas para o mar.

Para tanto, serão abordados no segundo capítulo conceitos sobre a Geopolítica e a evolução do fator político, mostrando a importância do mar como espaço geopolítico brasileiro, confrontando a Teoria do Poder Naval de Mahan com a Teoria do Poder Terrestre. Será apresentada também a Escola geopolítica brasileira e os estudos dos principais geopolíticos brasileiros sobre a área do Atlântico Sul, que originaram as primeiras políticas sobre o uso do mar.

No terceiro capítulo serão apresentadas, juntamente com o conceito de Oceanopolítica, algumas razões que contribuem para a ausência de mentalidade marítima. Serão analisados o espaço oceanopolítico brasileiro e sua relevância para o Brasil e os assuntos que poderão demarcá-lo, e conceitos sobre fronteiras e suas influências. Serão

apontados também algumas sugestões para formação de um pensamento oceanopolítico brasileiro.

No quarto capítulo, serão abordadas as ações políticas sobre os assuntos marítimos, destacando a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que permitiu a criação do conceito Amazônia Azul e norteia a legislação brasileira sobre o referido direito, além da importância do Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC) que impulsiona a mentalidade marítima brasileira.

No quinto capítulo, será discutido o conceito Amazônia Azul e sua importância para o desenvolvimento nacional, sendo analisados alguns aspectos de suas vertentes econômica e de soberania.

No último capítulo serão apresentadas conclusões consolidadas pelo estudo, justificando, assim, a elaboração deste trabalho.

2 A GEOPOLÍTICA

Desde a Antiguidade, filósofos e sábios observaram a influência da geografia na ação do homem sobre a Terra, com isso precederam a geopolítica, como podemos citar Platão e Aristóteles que formularam as vantagens e desvantagens dos povos litorâneos e dos interioranos e Napoleão, quando no auge do sucesso, afirmou que “A geografia indica o destino das nações”(MATTOS, 2002).

2.1 A origem da Geopolítica e suas definições.

No final do século XIX, o sueco Rudolph Kjellén, da Escola Alemã, desejando dar uma marca política aos estudos das relações entre os territórios e seus habitantes no âmbito do Estado, cria o termo Geopolítica, distanciando-o do predomínio da geografia e assinalando um sentido dinâmico nas Ciências Políticas. Contudo, permitiu a Geopolítica eleger as soluções governamentais inspirados na geografia(MATTOS, 2011). Sendo conceituada pela Escola Alemã como “ciência que trata da dependência dos acontecimentos políticos em relação ao solo[...] A Geopolítica visa a fornecer os instrumentos para a ação política a ser um guia da ação política...”(TOSTA, 1984, p.24) e a definição de Meira Mattos “Geopolítica é a política aplicada aos espaços geográficos”(MATTOS, 2011, v.1, p.273).

Essa Escola Alemã, cujos estudos foram classificados como pertencentes a Geopolítica clássica, tenham pressupostos fundamentados na posse pelos Estados de uma grande capacidade militar, pronta para ser empregada na defesa e proteção de seus interesses tanto no seu território como além das suas fronteiras(VESENTINI, 2004).

A Geopolítica, como indicadora de soluções políticas condizentes às realidades ou necessidades geográficas, vem sendo a inspiradora dos grandes estadistas do passado e da atualidade(BARBOSA JUNIOR et al., 2012).

Desde o início da história, o homem vem realizando estudos geopolíticos.

Primeiro de uma forma intuitiva, depois na forma de ciência; inicialmente focada em aspectos geográficos, evoluindo posteriormente para os aspectos políticos, quando a geopolítica se torna instrumento de apoio às decisões dos governantes, relacionadas aos espaços geográficos.

2.2 O Mar como espaço geopolítico e a importância da Teoria do Poder Marítimo.

O mar, um dos fatores geopolíticos de extrema importância na história da humanidade, vem norteando os acontecimentos políticos(CASTRO, 1999).

Um dos precursores da teoria geopolítica, Alfred Thayer Mahan, devido às preleções sobre “o poder marítimo e seus efeitos no destino nacional”, foi consagrado mundialmente como “O Evangelista do Poder Naval”. Teve influência nos rumos da política externa dos Estados e foi o criador da Teoria do Poder Marítimo³, que consolida considerações relativas à influência dos espaços marítimos nos destinos dos Estados. Essa teoria apontava o Poder Marítimo como um fator determinante para o desenvolvimento, prosperidade e segurança, para os Estados, e ainda afirmava que “quem controla o intercâmbio controla as riquezas e quem controla as riquezas controla o Mundo”.⁴ Essa ideia também é aderida por Ratzel, que aceitava ser “o mar a fonte de poder nacional”(CASTRO, 1999, TOSTA, 1984).

Therezinha de Castro conclui, após confrontar a Teoria de Mahan com o Brasil, a patente importância do país na esfera regional do Atlântico Sul, apontando os principais

3 Condensou sua Teoria em quatro fatores que julgava de importância decisiva para o Poder Marítimo: posicionamento e fisiopolítica, extensão territorial, aspecto psicossocial-população e caráter nacional e política de governo.

4 Nesse sentido, o intercâmbio composto por uma grande marinha mercante capaz de realizar um comércio externo, intenso e crescente, que permitiria um acúmulo de riquezas levando a um programa de expansão, que seria o principal fundamento da grandeza nacional.

aspectos que seriam: o posicionamento no saliente oriental do continente sul-americano e a posse da maior região costeira na região; a localização na área de estrangulamento do Atlântico(linha Natal-Dacar) e, com isso, estar próximo das regiões continentais do hemisfério norte; e o caráter geo-histórico legado pelos portugueses, visto que continuamos muito mais vinculados ao mar, independentemente de nossa continentalidade e das contínuas políticas governamentais integralistas. Prova disso é o fato de que 80% da população habita as regiões costeiras do Atlântico(CASTRO, 1999).

Por outro lado, a Teoria do Poder Terrestre⁵ teve grande influência na formulação de políticas e estratégias brasileiras relativas à ocupação do interior, que determinou, por exemplo, o predomínio do transporte rodoviário em detrimento ao modal hidroviário(BARBOSA JUNIOR et al., 2012).

A falta de prioridade nas atividades marítimas, sem desenvolver adequadamente o Poder Naval e uma marinha mercante forte, restringiu o desenvolvimento nacional, e conseqüentemente o atendimento pleno do bem-estar social(BARBOSA JUNIOR et al., 2012). Segundo Barbosa Júnior, confrontando a Teoria do Poder Naval com a do Poder Terrestre, alguns fatos corroboram para a superioridade dos conceitos postulados por Mahan frente aos de Mackinder, quais sejam: majoritariamente o comércio mundial é realizado por navios mercantes; as potências marítimas venceram os conflitos sobre as terrestres, durante a história; a descoberta de uma imensidão de recursos naturais marítimos e a crescente evolução de tecnologias para a sua exploração; a crescente ocupação humana dos espaços oceânicos; e a importância dos oceanos para a preservação ambiental da vida humana no planeta.

5 Essa Teoria foi lançada na monografia intitulada “*O Pivô Geográfico da História*” de autoria do diplomata e geógrafo inglês Sir Halford J. Mackinder, criador do conceito de “área Pivot”, que enfatizava os territórios continentais.

Assim, a grande importância dos oceanos, como espaço geopolítico, sendo esse conceito, inicialmente, explorado por Mahan, que influenciou a elaboração de políticas governamentais, que visavam o desenvolvimento do Poder Nacional⁶, superando os postulados de Mackinder, principalmente, pela importância econômica a que as diversas atividades marítimas estão associadas.

Devido ao Brasil possuir características ímpares do seu litoral, sempre esteve estreitamente ligado ao Atlântico Sul, apesar de a maioria de suas políticas governamentais estarem voltadas para a integração das regiões interioranas. A preponderância dessas políticas, em detrimento das de caráter marítimo, contribuíram para não permitir um pleno desenvolvimento nacional.

2.3 Os geopolíticos brasileiros

A identificação de uma “Escola Geopolítica Brasileira” fundamenta-se na premissa de que existe um fio condutor entre os diferentes trabalhos realizados na área, durante mais de seis décadas⁷, no Brasil. De acordo com Freitas,

[...] todos os autores estudados têm a consciência de que o Brasil possui todas as condições para desempenhar um papel de primeira grandeza no sistema das relações internacionais, caso o poder político seja capaz de conceber um conjunto de políticas e executar as estratégias necessárias à vertebração e valorização do espaço nacional(FREITAS, 2004, p.114).

A base teórica desses geopolíticos serviu de orientação ao Poder Político, sendo

6 É definido, conforme a Doutrina Militar de Defesa, como a capacidade que tem o conjunto dos homens e dos meios que constituem a Nação, atuando em conformidade com a vontade nacional, de alcançar e manter os objetivos nacionais

7 Compreendendo o período das obras de Golbery, Meira Mattos e Therezinha de Castro, acrescentado pela súmula das obras publicadas nas décadas de 1930 e 1940.

que a maior parte deles possuía uma visão de atribuir maior prioridade às questões das vulnerabilidades terrestres. Essa prioridade estava voltada para a integração territorial e unidade do país, sendo responsável por medidas governamentais voltadas à ocupação e à valorização do interior, em detrimento das políticas de desenvolvimento das potencialidades marítimas.(FREITAS, 2004)

2.3.1 O espaço marítimo na ótica dos geopolíticos brasileiros

Uns dos primeiros geopolíticos brasileiros a destacar a importância estratégica do Atlântico Sul foi Golbery do Couto e Silva. Tendo como base o estudo posicional do país, deu ênfase à importância do Atlântico Sul como elo fundamental para a segurança e desenvolvimento brasileiro, embora ressaltasse a zona de estrangulamento do Atlântico como uma “zona de vulnerabilidade máxima” às ações extracontinentais que ameaçam as ligações marítimas nacionais(FREITAS, 2004).

Outro geopolítico brasileiro que abordou o assunto foi Carlos Meira Mattos, o qual destacou que o Brasil, para alcançar a sua grandeza, precisa primordialmente que suas potencialidades marítimas e terrestres sejam desenvolvidas. Ele enfatizou que a importância do desenvolvimento da indústria naval, incidiria na isenção do pagamento de pesados fretes, prevendo ainda a possibilidade daquela indústria atender às necessidades da Marinha do Brasil(MB)(MATTOS, 2011).

Segundo Meira Mattos, o Atlântico, devido ao comércio marítimo do país, é a nossa principal artéria econômica. Afirma ainda que “não podemos ignorar que o bloqueio do Atlântico Sul, por potência ou potenciais hostis, nos colocará numa posição de isolamento e

asfixia econômica”(MATTOS, 2011, v.3, p.288). Acrescenta que, com adventos dos avanços tecnológicos que ampliam as possibilidades de exploração dos Oceanos, geram-se enormes riquezas. Assim a ONU vem tentando regular o uso do mar, a fim de reduzir potenciais conflitos que catalisam alta carga de antagonismos.

Nesse contexto, o decreto-lei nº1098 de 25 de março de 1970⁸— que determinou o aumento das Águas Jurisdicionais Brasileiras(AJB)—reforçou a importância do espaço marítimo para o desenvolvimento nacional, permitindo-nos a exploração soberana dos recursos das águas oceânicas e do fundo marinho. Na visão de Mattos, esse decreto nos obriga a um pesado aumento de encargos na área de segurança, reiterando que

Para que essa decisão não seja “letra morta” cumpre-nos, além de criar avançada estrutura técnico-científica destinada à exploração dos recursos econômicos das águas, da plataforma e do fundo do mar, aprestar as nossas Forças Armadas para as missões de proteção das costas, desembarque, patrulhamento e proteção da vasta área incorporada ao patrimônio nacional(MATTOS, 2011, v.3, p.288).

A contribuição de Therezinha de Castro— desenvolveu trabalhos geopolíticos e geoestratégicos aplicados ao Atlântico Sul, identificando a presença dos trampolins insulares, a importância das nossas rotas marítimas e do Poder Marítimo, além da Antártica, concluindo que a segurança e a ascensão do país como grande potência mundial, está vinculada ao Atlântico Sul e a nossa integração com a África Ocidental —considerava que quanto maior for o desenvolvimento do Brasil, maior seria o significado do Atlântico Sul como fonte de energia, matérias-primas e com campo de ação para o desenvolvimento dos laços geopolíticos e geoestratégicos com o resto do mundo. Para ela, o Brasil deveria viver pelo mar e não

8 Que estendeu a largura do mar territorial para 200 milhas náuticas, que acrescentou ao país, uma área equivalente a mais de dois terços do território continental à jurisdição brasileira, sendo posteriormente, reduzido para 12 milhas, acordo a CNUDM.

poderia virar-lhe as costas. Nas suas palavras,

O mar, autêntico ponto cardeal dos acontecimentos políticos, vem sendo fator de suma importância na História da Humanidade. Influenciando mais na vida de alguns povos do que de outros, observa-se que, de todos os países banhados pelo Atlântico Sul, é o Brasil o que mais necessita de consciencioso desenvolvimento marítimo e correspondente influência transatlântica para base de sua expansão econômica e garantia de desafogada liberdade de movimento no seu tráfego através dos mares (CASTRO, 1996, p.42).

No presente século, observou-se a contribuição do Vice-Almirante Armando A. F. Vidigal e do Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior que desenvolveram estudos baseados no conceito “Amazônia Azul” e suas vertentes, que serão abordados posteriormente neste trabalho.

Esses três geopolíticos brasileiros, Golbery, Meira Mattos e Therezinha de Castro, desenvolveram estudos de grande valia para a conscientização nacional sobre a importância que o Mar, destacando o Atlântico Sul e seu entorno estratégico, possui para a segurança e estabilidade econômica brasileiras, devido aos fluxos das importações e exportações. Esses fatores, aliados à necessidade de investimento em tecnologias capazes de explorar adequadamente os recursos marinhos e de tornar o Poder Naval apto em proteger a soberania das AJB, constituem itens fundamentais para a ascensão do Brasil como potência mundial.

3 A OCEANOPOLÍTICA

Compreender a importância dos oceanos e além disso empregá-los como fonte de riquezas, de preservação da vida, ou ainda, como um ambiente onde a defesa dos interesses nacionais é de máxima importância, exigem conhecimentos e percepções que fogem ao alcance da maioria da civilização. Isso ocorre devido a alguns aspectos, sendo os mais relevantes o fato de o ser humano, até os dias atuais, viver e desenvolver o seu conhecimento e suas atividades em terra. Assim, ao comparar os conhecimentos terrestres aos que temos hoje sobre o Mar, constata-se que este último ainda está em fase inicial (BARBOSA JUNIOR et al., 2012).

Apesar disso, os oceanos passaram a ter um papel mais relevante na esfera geopolítica, quando da descoberta de riquezas no fundo dos mares, que são de vital importância para a vida do homem (CASTRO, 1999).

3.1 Conceituação de Oceanopolítica.

Assim, ao adentrar nesse assunto é oportuno utilizar os conceitos de Mahan para analisar a influência dos fatores observados nos oceanos na política dos Estados, ou seja, a Oceanopolítica (BARBOSA JUNIOR et al., 2012), como também, as palavras do professor Emerson Assanuma, que trazem:

A nova geopolítica é identificada como conselheira, amiga, arte e diretrizes do Estado para ampliar as suas potencialidades à luz dos alicerces geográficos, com a Oceanopolítica apontando um ciclo de crescimento e de oportunidades na relação Estado-território, pronta para abrir uma janela que projete os interesses nacionais (ASSANUMA, 2011, p. 98).

Barbosa Júnior complementa, conceituando como:

Oceanopolítica envolve o estado como elemento central para a adoção de decisões soberanas, considerando os espaços oceânicos, sobre o destino de sua população, assim como nas relações de poder com outros estados e, considerando a conjuntura política-estratégica internacionalmente, com os demais atores das relações internacionais (BARBOSA JUNIOR et al., 2012, p.219).

Podemos destacar que a similitude existente entre a Geopolítica e a Oceanopolítica nasce do fato de que ambas orientam o Estado para o emprego do Poder Nacional e que suas diferenças são: seus distintos espaços de atuação; sendo a principal entre elas—as fronteiras—sendo as marítimas são estabelecidas a partir das interações resultantes das relações de poder entre os Estados e são definidas pela forma do emprego do Poder Nacional nos espaços marítimos. Podemos ainda citar como diferença o ordenamento jurídico próprio do ambiente marinho, como a CNUDM que possui grande relevância em contribuir para o estabelecimento dessa nova fronteira, a marítima (BARBOSA JUNIOR et al., 2012).

Devido à notória importância dos oceanos que sempre estabeleceram o destino dos Estados, em que pese o fato de o homem estar fixado em terra e ainda iniciando o aprendizado sobre as diversas possibilidades do mar, pode-se dizer que as inovações tecnológicas estão permitindo a descoberta de uma infinidade de riquezas, principalmente, no leito e subsolo marinhos.

Nesse sentido, surge a Oceanopolítica a partir da Geopolítica, estabelecendo ações políticas, com base nos espaços oceânicos, que visam ampliar suas potencialidades, permitindo atingir os objetivos nacionais⁹, como a soberania da Amazônia Azul, por meio de um eficaz Poder Naval com ações de patrulhamento.

3.2 O espaço oceanopolítico brasileiro.

O estudo do Espaço oceanopolítico brasileiro¹⁰, será iniciado com alguns

9 São aqueles que a Nação busca satisfazer, em decorrência da identificação de necessidades, interesses e aspirações, em determinada fase de sua evolução histórico – cultural.

10 Definido como: parte do Atlântico Norte(até 18 de latitude norte), o Mar do Caribe, a Costa Oeste da América do Sul(Oceano Pacífico), a Antártica, a Costa Oeste e a Costa Leste(até Moçambique) da África(Oceano Índico).

conceitos sobre fronteiras e suas influências, além da tentativa de definir os assuntos que o poderão demarcar.

Nesse sentido, a fronteira por representar um espaço de interface é um conceito abstrato. E ainda, por estar localizada na margem do território é de difícil demarcação, por ser um conjunto de linhas imaginárias que delimitam a soberania do estado.

Contudo, hoje não mais transmitem uma ideia absoluta em virtude do fenômeno da globalização¹¹, em que os agentes do poder econômico querem assegurar a desestruturação das fronteiras internacionais. No entanto, as construções jurídicas, assim como afirma Emerson Assanuma, “[...]demarcam, no domínio da história diplomática, os limites espaciais de exercício da soberania do Estado” (ASSANUMA, 2011, p. 90).

Destaca-se que, pelo fato de o Brasil estar no “Hemisfério Oceânico”¹², os espaços marinhos possuem grande relevância e que, a partir dos conceitos da Oceanopolítica, deve-se chegar ao entendimento da importância da ocupação desses espaços, os quais devemos tentar procurar delimitar.

Podemos apontar alguns tópicos relacionados à demarcação do espaço oceanopolítico brasileiro referentes ao tema deste estudo, que são: as linhas de comunicações marítimas brasileiras (ligando o Brasil a praticamente todo o mundo); as vulnerabilidades estratégicas ao longo de nosso litoral (como as plataformas de exploração de petróleo e gás e suas reservas, as usinas nucleares de Angra dos Reis e os maiores centros econômicos brasileiros); a localização de reservas de recursos minerais (a elevação do Rio Grande com seus nódulos polimetálicos, de alto potencial econômico); os compromissos internacionais

11 Sendo definida como a difusão mundial do capitalismo.

12 Esse termo é utilizado, devido ao predomínio dos Oceanos abaixo da linha do Equador.

firmados pelo país (como a Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, a Convenção de Hamburgo, de 1978, que estabelece a área marítima de responsabilidade do Brasil, a CNUDM e outros); as dimensões do litoral na ordem de 8 mil km; e a existência ou não de ilhas oceânicas propícias a estabelecimento de apoio logístico fixo.(BARBOSA JUNIOR et al., 2012)

3.3 Pensamento Oceanopolítico brasileiro

O professor Rodrigo More sugere algumas propostas que poderão colaborar para a formação de um pensamento oceanopolítico brasileiro: a disseminação da mentalidade marítima em todos os níveis da sociedade; a regulação das atividades de exploração sustentável do solo e subsolo marinhos; a adoção de políticas públicas que incentivem os investimentos em ciência, tecnologia e inovação dirigidas para a pesquisa sobre recursos do mar; programas e planos que fomentem a formação de pessoal em ciências do mar, em todos os níveis de ensino; e a ampliação e melhoria da infraestrutura portuária e de transportes, incrementando, dessa forma, a utilização do modal marítimo e beneficiando o comércio.

As bases do pensamento oceanopolítico brasileiro sugeridas por Rodrigo More e os tópicos que demarcam esse espaço constituem um imenso guia de ações oceanopolíticas que devem ser exploradas e aplicadas pelo Estado brasileiro, que contribuirão principalmente para alavancar as potencialidades da Amazônia Azul e aumentar a mentalidade marítima em todos os níveis da sociedade.

4 AS AÇÕES POLÍTICAS SOBRE ASSUNTOS MARÍTIMOS

A criação e desenvolvimento de ações de gestão política necessitam de um duplo fundamento: político e jurídico. As ações políticas brasileiras são respaldadas em um ordenamento jurídico, ou seja, uma base legal criada no plano interno ou externo(CASTRO, 1999). Nesse contexto, estudaremos neste capítulo a CNUDM e a legislação brasileira norteada por ela, dando ênfase ao LEPLAC, que é de grande importância para nossa Amazônia Azul.

4.1 A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar(CNUDM).

O desenvolvimento tecnológico foi alavanca para ampliação do conhecimento sobre as riquezas passíveis de exploração no leito e subsolo marinhos, o que tornou fundamental aos Estados “a manutenção do Poder Naval que lhes assegurasse a capacidade de exploração dessas riquezas, bem como, a utilização das rotas marítimas sem constrangimentos”(BARBOSA JUNIOR et al., 2012, p.79).

Além disso, com o aparecimento das navegações, que se tornaram de vital importância ao crescimento do comércio internacional, a validade e a posse dos mares passaram a ser questionadas, momento em que os Estados começaram a regular essa atividade por meio de leis e tratados(BARBOSA JUNIOR et al., 2012).

Nesse contexto, deu-se início a um longo processo de formação do Direito Marítimo, iniciado em 1930 sob a égide da Liga das Nações¹³, até culminar com a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, definida por Fernando Malburg Silveira como:“um instrumento internacionalmente destinado a delimitar a esfera de atuação de um país no que tange à tutela do mar, podendo contribuir para eliminar ou, pelo menos,

13 Foi uma organização internacional, composta inicialmente pelas potências vencedoras da primeira guerra mundial, que tinham como objetivo de reunir todas as nações da Terra e, por meio da mediação e arbitragem entre elas em uma organização, manter a paz e a ordem no mundo inteiro.

reduzir as discordâncias”.(SILVEIRA, 2009, p.25)

Na Conferência aprovou-se CNUDM que foi concluída em Montego Bay – Jamaica – em 10 de dezembro de 1982 – estabelecendo um ordenamento jurídico para os mares e oceanos, que regulou e conceituou os espaços marítimos, que passaram a ser divididos em Águas interiores, Mar Territorial(MT), Zona Contígua(ZC), Zona Econômica Exclusiva(ZEE), Plataforma Continental(PC) e Alto-mar, representados pela figura 1(CONVENÇÃO, 1982).

Entende-se assim, que a Convenção se destina às questões mais diversas e relevantes. No entanto, isso não significa que toda a problemática marítima foi concluída(CEAMBRA, 2014).

A título de exemplo da dificuldade ainda existente, cita-se a declaração do leito do Mar¹⁴ que, mesmo sendo patrimônio comum da humanidade, encontra muita resistência dos países¹⁵ mais desenvolvidos e mais capacitados quando se trata da exploração dessas regiões, principalmente no que diz respeito aos cobiçados depósitos naturais ricos em nódulos polimetálicos; controvérsias que poderão também surgir face aos dispositivos que preveem que os países sem a existência de litoral que tenham acesso aos recursos dos mares vizinhos(SILVEIRA, 2009).

Nesse contexto, é relevante citar ainda, que a CNUDM além de estabelecer parâmetros e direitos do nosso mais elevado interesse, contempla também que o Estado Costeiro que não utilizar os recursos de sua ZEE, deverá tornar o excedente acessível a outros, mediante acordos. Essa regulamentação, poderá trazer potenciais problemas para aqueles que

14 Situa-se além das ZEE.

15 Como os Estados Unidos da América que não assinaram a Convenção.

não estiverem efetivamente atuantes na gestão de seus recursos, submetendo-os às reivindicações, contestações de autoridade e outras atribuições oriundas da atuação de interesses adversos, que não raro terão maior expressão política, militar e econômica(SILVEIRA, 2009).

Portanto, o domínio de regiões marítimas de alto valor, econômico e estratégico, representa uma forma de poder cobiçada pelos Estados, a qual poderá concorrer para a eclosão de diversos conflitos. Contudo, com o propósito de reduzi-los ou evitá-los, surge o Direito do Mar, sendo representado pela CNUDM, que possui extrema importância para o Brasil, pois definiu nossos espaços marítimos e suas respectivas jurisdições.

Assim, vê-se que a CNUDM, apesar de ter sido criada com o intuito de evitar conflitos, contempla artigos que poderão contribuir para futuras controvérsias, em regiões marítimas onde o Estado não utilize os seus recursos adequadamente. Com isso, depreende-se que devemos ocupar efetivamente nossos espaços marítimos, com aplicação de políticas governamentais voltadas para sua exploração e seu desenvolvimento, condizentes com a Convenção, a fim de garantir a soberania nacional.

Em que pese as razões aqui trazidas, podemos citar um exemplo de política governamental, voltada para a garantia da soberania nacional, o PROARQUIPÉLAGO(Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo), que visa a pesquisa científica e garantia da habitabilidade permanente do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, assegurando os direitos de soberania sobre a ZEE e PC no seu entorno.

4.2 Legislação brasileira e algumas políticas nacionais marítimas.

O Governo Brasileiro ratificou a CNUDM em 22 de dezembro de 1988, e por meio do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, declarou que a referida Convenção entrou em vigor, para o Brasil, em 16 de novembro de 1994 (BRASIL, 1995).

Observa-se, que na ausência de legislação nacional específica sobre as águas marinhas e diante da posição brasileira sobre a Convenção, é lícito considerar que esse instrumento internacional norteia a postura brasileira no que diz respeito à tutela do mar(SILVEIRA, 2009).

Com isso, a legislação nacional foi primeiramente influenciada pela Convenção, por meio da Constituição Federal de 1988, em seu art. 20, cita: o MT como um bem da União e possuidor de plena soberania nacional e a ZEE, onde a soberania é aplicada, apenas sobre os recursos naturais. E, posteriormente, a Lei nº 8.617, sancionada em 4 de janeiro de 1993, define e limita as faixas marítimas do MT, ZC, ZEE e PC, e os deveres e direitos do Brasil(BRASIL, 1993).

Já em consonância com a nova legislação, foi elaborada, em 1994, as seguintes Políticas Nacionais: a Política Marítima Nacional (PMN), com objetivo de orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do Estado, de forma integrada e harmônica, visando à aplicação inteligente do Poder Marítimo¹⁶ e de seu componente naval, em proveito dos objetivos nacionais. Digna de nota é a menção ao desenvolvimento de uma mentalidade marítima¹⁷, como o primeiro objetivo dessa política, bem como a existência de um Poder

16 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, a indústria de construção naval, os portos e a estrutura do comércio marítimo. O Poder Naval é o componente militar do Poder Marítimo (BRASIL, 1994).

17 A mentalidade marítima de um povo é definida por Vidigal como a compreensão da essencial dependência do mar para a sua sobrevivência histórica.

Naval eficaz e em dimensões compatíveis com os demais componentes do Poder Marítimo (BRASIL, 1994).

E a Política Nacional para os Recursos do Mar(PNRM), aprovada pelo decreto nº 5.377 de 23 de fevereiro de 2005, tem por finalidade orientar o desenvolvimento das atividades que visem à efetiva utilização, exploração e aproveitamento dos recursos vivos, minerais e energéticos do MT, da ZEE e da PC, de acordo com os interesses nacionais, de forma racional e sustentável para o desenvolvimento socioeconômico do País, gerando emprego e renda e contribuindo para a inserção social(BRASIL, 2015).

Constata-se que a CNUDM iniciou o desencadeamento de legislações que delimitam as questões relativas à soberania sobre os espaços marítimos, recursos do mar e plataforma continental; além de políticas nacionais, com destaque para a PNM e PNRM, que orientam ações para o desenvolvimento de uma mentalidade marítima e o aproveitamento dos recursos e potencialidades da Amazônia Azul. Porém para que sejam efetivas, o poder público deverá priorizar a aplicação de recursos e de ações governamentais, o que hoje não acontece.

4.3 O LEPLAC e sua proposta de revisão.

Por meio do Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, que teve como base a aplicação dos critérios do artigo 76 da CNUDM, foi aprovado o LEPLAC, por iniciativa da MB e da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar(CIRM), apoiados pela Petrobras e Comunidade Científica. Esse plano, desenvolvido por duas décadas, teve como propósito realizar o extenso levantamento oceanográfico e geofísico que permitiu estabelecer o limite

externo de nossa plataforma continental, além das 200 milhas¹⁸(VIDIGAL, 2006).

Com a plataforma continental jurídica, que será acrescida à ZEE, o País terá uma área jurisdicional marítima de cerca de 4.4 milhões de km². Com isso, o Brasil incorporará à sua jurisdição, uma área marítima que é um pouco maior que a metade da área continental de nosso território, onde exercerá direitos de soberania e jurisdição, conforme o caso, no que diz respeito à exploração e ao aproveitamento dos recursos naturais e exploração de recursos minerais marinhos(BRASIL, 2015).

Esse Levantamento foi encaminhado à ONU(Organização das Nações Unidas) em 2004, para a sua apreciação. Em abril de 2007, após conclusão da análise da proposta, a CLPC(Comissão de Limites da Plataforma Continental) encaminhou suas recomendações ao Governo brasileiro, nas quais, restou claro que o pleito brasileiro não foi aceito em sua totalidade, fato que se deu pela não concordância. Essa área total questionada encontra-se distribuída nas seguintes regiões da PC brasileira: Cone do Amazonas, Cadeias Norte-Brasileira e Vitória-Trindade e Margem Continental Sul, conforme a figura 2, que corresponde aproximadamente a 4,2% da Amazônia Azul e a 19% de nossa PC estendida¹⁹.

Importante ressaltar que com a utilização de outro instrumento legal nacional, a Resolução n° 03 da CIRM, de 28 de agosto de 2010, autoriza a continuidade das atividades do GT(Grupo Tarefa) LEPLAC, com propósito da formulação de uma Proposta Revisada de Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira, além das duzentas milhas, a ser oportunamente encaminhada à CLPC(BRASIL, 2015).

Constatamos que um dos benefícios que o LEPLAC possibilitou na esfera

18 Esse Plano, com os resultados obtidos, na margem continental brasileira, permitiu concluir que o país possui uma área de ZEE de 3,5 milhões km², além de uma área de plataforma continental jurídica, que, na região norte, atinge o valor de 298.898,48 km² e, na região sudeste/sul, o valor de 531.702,05 km², equivalendo a um total de 830.600,53 km².

19 PC estendida localiza-se além das 200 milhas.

internacional, foi a exportação de conhecimento para outros Estados Costeiros, como a Namíbia, Angola e Moçambique, onde o Brasil está participando decisivamente nos trabalhos conduzidos por esses países, que já demonstraram grande interesse em receber orientações brasileiras para a condução dos seus respectivos projetos relativos ao levantamento plataformas continentais.²⁰

Após a ratificação da CNUDM e sua absorção na legislação brasileira, a aprovação do LEPLAC, mesmo tendo uma pequena fração contestada, foi um passo importante para a definição da fronteira marítima externa da Amazônia Azul, ampliando as possibilidades de exploração de uma imensidão de potencialidades do solo e subsolo marinhos, recursos naturais de alto valor estratégico, por assegurar-nos o acesso exclusivo a recursos naturais que são essenciais para todos os países, tanto os desenvolvidos como os em desenvolvimento. Por isso, essas medidas devem ser estudadas, protegidas e exploradas de forma sustentável, por meio de ações políticas, cujos resultados serão essenciais para o desenvolvimento nacional.

Esse Levantamento, e sua versão revisada, está servindo como um instrumento de impulso da mentalidade marítima brasileira, incentivando o aumento do interesse da sociedade sobre a Amazônia Azul, seja pela capacitação de pesquisadores marinhos no ramo da pesquisa, seja pela exploração e exploração dos recursos do mar. Além da projeção política nos países costeiros da África, que desejam o apoio científico-tecnológico brasileiro para realizar o levantamento de suas Plataformas Continentais, abrindo assim um campo imenso de oportunidades para o Brasil.

20 Disponível em < https://www.mar.mil.br/dhn/dhn/quadros/ass_leplac_amazul.html.>. Acesso em 10 jul.2015.

5 AMAZÔNIA AZUL E SUA IMPORTÂNCIA PARA O BRASIL

5.1 O conceito “Amazônia Azul”.

Destacando as duas funções estratégicas do Mar aplicadas no Brasil, temos: a primeira baseando-se em ser “meio de comunicação”, como no caso brasileiro, em que cerca de 95% do nosso comércio exterior (importações e exportações) é transportado por via marítima e a segunda de constituir um “amplo reservatório de recursos, vivos e não vivos”. Além disso, podemos ainda citar que mais de 80% do petróleo nacional é extraído do mar, além de suas principais potencialidades: a indústria naval, a pesca, os recursos minerais no leito marinho e as fontes de energias renováveis marítimas, as quais, com o advento dos avanços tecnológicos, permitirão a exploração sustentável e economicamente viável.

Contudo, toda essa importância é pouco percebida, tanto pela população como pelos formuladores de política nacional. Nesse contexto, Carvalho complementa que

No Brasil, apesar de 80% da população viver a menos de 200 km do litoral, pouco se sabe sobre os direitos que o país tem sobre o mar que o circunda e seu significado estratégico e econômico, fato que, de alguma forma, parece estar na raiz da escassez de políticas voltadas para o aproveitamento e proteção dos recursos e benefícios dali advindos(CARVALHO, 2004, p.2).

Com base nessas constatações, o termo Amazônia Azul foi criado pelo Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, Comandante da Marinha entre 2003 a 2007, por ocasião da publicação de seu artigo “A outra Amazônia” no jornal folha de São Paulo, no qual fez um comparativo da nossa Amazônia verde com a área marítima sob jurisdição nacional, relativo às dimensões, riquezas, políticas de desenvolvimento e de proteção. O termo teria sido criado o com objetivo de, segundo Barbosa Júnior “[... destacar a importância estratégica e econômica do mar que nos pertence”, além de alertar sobre as riquezas do nosso mar patrimonial e a sua importância para a economia brasileira. Isso acarreta responsabilidades sobre a defesa dessas riquezas nacionais e nos investimentos necessários

para que a Marinha esteja preparada para proteger as águas jurisdicionais brasileiras(WIESEBRON, 2013).

Portanto, é incontestável a importância estratégica da Amazônia Azul, devido ao posicionamento no Atlântico Sul e pelo valor de suas potencialidades latentes. Tal importância impõe tácita demanda ao nível político, de buscar e manter os objetivos nacionais, com destaque ao progresso e à soberania; e, no nível estratégico, de determinar a vigilância e as ações de presença, garantindo a exclusividade da exploração dos recursos.

5.2 As vertentes de abordagem da “Amazônia Azul”

Compreendido o binômio riqueza e responsabilidade, a importância da Amazônia Azul deverá ser melhor analisada, conforme o site²¹ da MB, sob o enfoque de quatro grandes vertentes: soberania, econômica, ambiental e científica(sendo que neste estudo abordaremos apenas as duas primeiras).

5.2.1 A vertente soberania e a Patrulha Naval.

Toda riqueza acaba por se tornar objeto de cobiça, impondo ao detentor o ônus da proteção. Tratando-se de recursos naturais, a questão adquire conotações de soberania nacional, envolvendo políticas adequadas, que não se limitam a, mas incluem, necessariamente, a defesa daqueles recursos(CARVALHO, 2004a).

Ao citar Carvalho, observa-se outro elemento integrante da proteção, as fronteiras, que diferencia as duas amazônias, em que na verde são fisicamente demarcáveis, sendo ocupadas por pelotões de fronteiras do Exército Brasileiro e aplicadas obras de infraestrutura. Já na azul, são linhas sobre o mar, que não existem fisicamente, mas o que as definem e as

21 Disponível em <https://www.mar.mil.br/hotsites/amz_azul/html/vertentes.html>. Acesso em 5 maio15.

fazem ser respeitadas são os navios da MB, por meio de patrulhas navais e ações de presença, porém é necessário o investimento em meios navais que permitam o cumprimento dessas tarefas(CARVALHO, 2004).

Por meio do Decreto nº 5.129, de 06 de julho de 2004, que estabelece que a Patrulha Naval(PATNAV) é de responsabilidade da MB, e que tem a finalidade de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos nas AJB, na PC e no alto-mar, em concordância com os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil(BRASIL, 2004).

A Doutrina Básica da Marinha (DBM) define que as atribuições básicas da PATNAV são: a fiscalização das áreas marítimas, o cumprimento da legislação brasileira, a colaboração com os serviços de repressão aos crimes transnacionais e a fiscalização da preservação dos recursos do mar.

As tarefas básicas do Poder Naval estão relacionadas na DBM, e dentre elas destacam-se a negação do uso do mar ao inimigo e a contribuição para a dissuasão.

Com isso, constatamos que a PATNAV contribui para negar o uso do mar e para a dissuasão, pois, ao executar com sucesso as atribuições anteriormente apresentadas, impede que qualquer outro Estado exerça controle de área nas AJB e a sua ação de presença dissuade ações adversas, contribuindo assim para o exercício da soberania nos espaços marítimos brasileiros.

Portanto, MB ao realizar a PATNAV, concretiza a vertente da soberania nas AJB e transmite para o mar, conceito clássico de emprego das Forças Armadas na defesa e proteção dos objetivos e interesses nacionais em seu território. Constatamos assim, que o Conceito de

Amazônia Azul é a Geopolítica aplicada aos nossos espaços marítimos, ou seja, um conceito Oceanopolítico.

5.2.2 A vertente econômica

Para o entendimento da importância da Amazônia Azul e criação de possíveis ações de seu desenvolvimento, é fundamental o estudo do conhecimento de suas potencialidades e vulnerabilidades associadas.

5.2.2.1 O Elevado Rio Grande(ERG)

Uma região que está na Área²² e o Brasil poderá solicitar a sua inclusão nas AJB, é o elevado do Rio Grande(ERG)²³, representado pela figura 3. Em 21JUL2014, o Conselho da Autoridade Internacional para Fundos Marinhos (CJT-ISBA)²⁴ aprovou o plano de trabalho para a exploração de suas crostas cobaltíferas, que assegurará ao país o direito de realizar pesquisas necessárias para a exploração desse recurso, por um período de 15 anos, ainda sendo previsto usar as Forças Armadas para protegê-la(VIEIRA, 2015).

A solicitação do plano de trabalho foi motivada pelos aspectos econômicos, mas principalmente pelo estratégico, pois, caso o Brasil não se capacite para exploração, outros

22 É o leito do mar, os fundos marinhos, e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional, definida pela CNUDM.

23 Localiza-se a 1,5 mil quilômetros de distância da costa brasileira e recebeu o nome de Elevado porque está a mil metros da superfície, numa região onde o oceano alcança quatro mil metros de profundidade, onde encontram-se reservas de nódulos polimetálicos, que são minerais óxidos com enormes reservas e representam uma promissora fonte de metais, especialmente Cu, Ni, Co e Mn.

24 É uma organização internacional autônoma pertencente ao sistema das Nações Unidas. Por intermédio dela, 166 Estados partes organizam e controlam as atividades no mar, particularmente com vista à gestão de seus recursos minerais. Ela surgiu para aplicar as determinações da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, criada em dezembro de 1982 e em vigor desde julho de 1994.

países o farão. Ali existem riquezas de valor ainda incomensurável, e os produtos finais do cobalto possuem grande valor agregado.(ligas metálicas na indústria de aviação)

Os estudos a serem empreendidos, de acordo com o mencionado plano de trabalho, poderão subsidiar a inclusão de parte da ERG na extensão da PC, pois, apesar de se localizar em águas internacionais, os levantamentos demonstram que a região seria um prolongamento das terras brasileiras inundadas pelo mar. Se isso for evidenciado poderá mudar toda a dimensão atual de nossa Amazônia Azul.²⁵

A aprovação desse plano de trabalho representa o avanço do conhecimento científico brasileiro sobre os espaços marítimos, iniciado com o LEPLAC, e o passo inicial para sua incorporação a nossa Amazônia Azul, com seus benefícios econômicos e estratégicos, fomentando à nossa mentalidade marítima, além de destacar a importância da MB para sua proteção.

5.2.2.2 Transporte Marítimo

Como o Brasil e a América do Sul são insulares, o transporte marítimo é o único capaz de atender à escala do seu Comércio Exterior.(CEAMBRA, 2015) Especialmente no caso brasileiro, o transporte por via marítima responde por mais de 95% do comércio exterior, o que representou em tonelagem, em 2013, 96% do total de carga movimentada para exportação e 89% para importação. Ao se analisar em termos de valor, percebe-se que essa participação atingiu 84% do montante exportado e 76% do importado, ou seja, melhor índice obtido desde 2007. Digno de nota é que o total de mercadorias exportadas por via marítima

²⁵ Disponível em <<http://www.defesanet.com.br/naval/noticia/15879/O-Brasil-entra-na-corrída-pelas-riquezas-maritimas/>>. Acesso em: 05 maio 2015.

apresentou um crescimento de 5,1% e o total de importações um crescimento de 13% em relação a 2010 (BRASIL, 2014a).

Além dos expressivos valores associados à atividade, não se pode ignorar que o bom andamento da economia depende dos bens transportados por esse modal. Como afirma Carvalho “[... ademais, não é só o valor financeiro que conta, pois, em tempos de globalização, nossos próprios produtos empregam insumos importados, de tal sorte que interferências com nosso livre trânsito sobre os mares podem levar-nos, rapidamente, ao colapso” (CARVALHO, 2004, p.8).

Outro fato agravante, é que apenas 3% do transporte marítimo brasileiro é realizado por navios de bandeira nacional. Destacam-se as altas tarifas incidentes no setor (como carregamento, descarregamento e armazenagem de mercadorias); grande nível de burocracia nas operações nos portos; alta carga tributária (tanto em número de tributos quanto em total pago); carência em infraestrutura portuária (baixa profundidade dos canais, má qualidade dos acessos aos terminais portuários); idade elevada da frota e número limitado de embarcações (VIDIGAL, 2006).

Conclui-se que apesar da importância estratégica do transporte marítimo para a estabilidade nacional, é necessária uma vasta gama de políticas de médio e longo prazos voltadas para o investimento em infraestrutura do setor, principalmente na indústria naval, que contribuiriam para o aumento de divisas para o país e para seu desenvolvimento socioeconômico.

5.2.2.3 Petróleo e gás natural.

A importância geopolítica do petróleo no cenário mundial não é comparável a de nenhuma outra fonte de energia, já que hoje constitui a base da economia mundial e possui a característica de poder ser transportado ao redor do mundo. Com isso, o país que possui e controla reservas petrolíferas e mantém uma adequada estrutura de refino, obtém vantagens competitivas, tanto no campo interno: com o desenvolvimento dos setores de transporte e produção elétrica, que são vitais para uma economia estável, como no campo externo: com o desenvolvimento do comércio internacional, por meio da exportação direta de petróleo e seus derivados (BRASIL, 2011).

O petróleo e o gás natural são riquezas da nossa “Amazônia Azul” que determinam um capítulo à parte na economia brasileira, principalmente após as descobertas de grandes reservas de hidrocarbonetos na camada de pré-sal.

O site²⁶ da MB, na vertente econômica da Amazônia Azul, aborda a importância nacional do petróleo e gás natural, como se segue:

O petróleo e o gás natural são outras grandes riquezas da nossa Amazônia Azul. No limiar da auto-suficiência, o Brasil prospecta, no mar, mais de 80% do seu petróleo. Em números, são 1,6 milhão de barris por dia que, no ano, somam US\$ 35 bilhões. Quanto ao gás natural, os grandes depósitos descobertos na bacia de Santos e no litoral do Espírito Santo viabilizam a consolidação do produto no mercado brasileiro do “combustível do século XXI.

E sua importância, é mostrada por Carvalho, quando afirma que “privados desse petróleo, a decorrente crise energética e de insumos paralisaria, em pouco tempo, o país” (CARVALHO, 2004, p.8).

26 Disponível em <https://www.mar.mil.br/hotsites/amz_azul/html/vertentes_economica.html>. Acesso em 4 maio 2015.

Nos últimos dez anos (2004-2013), a produção de petróleo no Brasil teve um aumento surpreendente de 37,4%. O mesmo ocorreu com o gás natural, com um aumento de 66,5% na produção diária. Essa ampliação foi determinada pela exploração no mar, onde a exploração na camada de pré-sal, teve papel fundamental e primordial para a conquista desse aumento. Situação diferente do que acontece com a produção em terra, que ao longo desse período teve um decréscimo de 18,5%(BRASIL, 2014).

Essa ampliação, conforme os dados de 2014, é de 93,4% da produção de petróleo e 75,6% da produção de gás natural, extraídos dos campos marítimos²⁷; onde a Bacia de Campos é responsável por cerca de 70% dessa produção nacional(BRASIL, 2014).

De acordo com o site²⁸ da Petrobras; as descobertas no pré-sal, inserem o país em uma posição estratégica frente a grande demanda mundial por energia, pois apresenta imensas reservas de óleo leve, de excelente qualidade e com alto valor comercial.

Podemos identificar a importância estratégica do Pré-sal, que garante a segurança energética para o país, contribuindo para a estabilidade econômica e para o bem-estar social, com a aplicação de maiores recursos em saúde, educação e habitação. Além de aumento da importância econômica e geopolítica do Brasil no cenário latino-americano e mundial.

A Petrobras vem desenvolvendo tecnologia nacional e realizando parcerias com centros de pesquisa, contratando sondas de perfuração, plataformas de produção, navios, sistemas submarinos de exploração e pesquisa, com recursos que movimentam toda a cadeia da indústria de energia. Tudo isso com o objeto de descobrir novas reservas e operar com eficiência em águas ultraprofundas(BRASIL, 2014).

27 Disponível em <<http://blog.planalto.gov.br/assunto/anp/>> Acesso em 14 jun.2015.

28 Disponível em <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>>. Acesso em: 13 maio 2015.

De 2004 a 2013, as exportações de petróleo apresentaram um aumento de 65%, quando atingiram uma exportação recorde diária no ano de 2010. Já as importações decresceram 12,7% nesse período, apresentando um superávit para o país de US\$ 1,5 bilhão(BRASIL, 2015).

Os recursos estimados nos reservatórios do pré-sal permitem prever um cenário em que é grande a possibilidade de o Brasil acabar com uma tendência histórica de importador de petróleo, tornando-se um exportador líquido desses recursos.²⁹ É visível então, pela evolução exposta, que os investimentos em exploração, somados à aplicação de novas tecnologias, mostram-se bem-sucedidos. As recentes descobertas no Pré-sal são provas disso.

Portanto, é incontestável a importância geopolítica, estratégica e econômica, nas esferas nacionais e internacionais, do petróleo, como principal recurso natural da nossa “Amazônia Azul”, tanto para o desenvolvimento nacional, como para contribuir para relevância da economia do Brasil no cenário mundial.

Dentro do contexto em que se insere a atual fase da exploração e produção de petróleo, é necessário um conjunto de ações políticas voltadas para o aproveitamento eficaz das grandes reservas descobertas, visando que os recursos gerados sejam revertidos para o desenvolvimento social, econômico e ambiental sustentáveis do País.

Essa exploração marítima também representa uma grande vulnerabilidade ao país, caso interesses exógenos venham a comprometer a sua continuidade. Assim sendo, é de fundamental importância a ação de presença da MB nessas regiões.

29 Disponível em <<http://www.mme.gov.br/Produção.Petróleo>. Acesso em: 10 jun.2015.

6 CONCLUSÃO

A Geopolítica é um ponto fundamental para o desenvolvimento de políticas voltadas para os espaços geográficos, em que o Mar é uma região de grande importância para o desenvolvimento dos Estados. Esse conceito foi bem explorado, a partir da criação da Teoria do Poder Marítimo formulada por Mahan, cujas influências nas políticas governamentais aplicadas ao desenvolvimento das atividades marítimas, foram bem aceitas nos Estados, que desejavam a ascensão mundial. Tendo sido este um dos grandes passos de valoração da inserção de uma mentalidade marítima nas prioridades estatais, até então muito voltadas para as questões terrestres.

O Brasil por sua vez, apesar de sua localização privilegiada traduzida nas características de seu litoral estreitamente ligado ao Atlântico Sul, não ocupou-se de um desenvolvimento nacional merecedor de seus atributos, uma vez que suas políticas governamentais estavam voltadas para as regiões interioranas, não desenvolvendo as políticas necessárias no setor marítimo, deixando assim de usufruir das potencialidades desse setor e de seus vastos recursos.

Por outro lado, renomados geopolíticos nacionais desenvolviam importantes estudos que serviram de alicerce para o desenvolvimento de uma mentalidade marítima, destacando a importância do Atlântico Sul e seu entorno estratégico, pois representavam segurança e estabilidade econômica, devido aos fluxos de importações e exportações carregados pelo seu tráfego marítimo. Dessa forma, destaca-se também a necessidade de investimentos tecnológicos que permitiriam a exploração adequada dos recursos marinhos ali existentes, além do amparo proporcionado por um Poder Naval apto a garantir proteção da soberania das AJB, fatores fundamentais para ascensão do Brasil como potência mundial.

Com o avanço da tecnologia e sua aplicação ao setor marítimo, foi possível a descoberta de uma infinidade de riquezas, principalmente no solo e subsolo marinhos, o que

desencadeou o surgimento da Oceanopolítica a partir da Geopolítica, para orientar as ações políticas voltadas para os espaços oceânicos, tendo como ponto central a ampliação de suas potencialidades, atingindo assim objetivos nacionais e contribuindo para o incremento da mentalidade marítima em todos os níveis da sociedade.

Observa-se que o domínio de regiões marítimas de alto valor econômico e estratégico poderá ocasionar conflitos entre os Estados, sendo o Direito do Mar o grande mediador, consolidado na CNUDM, marco inicial para a criação do conceito “Amazônia Azul”, que definiu seus espaços marítimos e respectivas jurisdições envolvidas.

Entretanto a referida Convenção traz artigos que poderão contribuir para futuras controvérsias, principalmente no que concerne a espaços marítimos mal aproveitados. Com isso, nota-se a importância da ocupação daqueles espaços e da exploração de seus recursos, conjuntamente com medidas políticas focadas em sua proteção e desenvolvimento, a fim de garantir a soberania nacional.

Além disso, a CNUDM norteou a legislação nacional que delimita as questões relativas à soberania sobre os espaços marítimos, recursos do mar e plataforma continental; estimulou políticas nacionais, com destaque para a PNM e PNRM, que orientam ações para o desenvolvimento de uma mentalidade marítima e permitiu a criação do LEPLAC, cujos resultados permitiram a definição da fronteira marítima externa da Amazônia Azul e ampliou-se as possibilidades de exploração das potencialidades do leito e subsolo marinhos, o que contribuiu com outro importante instrumento de impulso da mentalidade marítima, com a capacitação de pesquisadores marinhos, e uma gama de políticas em prol do setor marítimo que são imprescindíveis ao desenvolvimento do Brasil.

O conceito Amazônia Azul foi então criado pela MB, após a incorporação de uma região de cerca de metade do território continental à nossa aérea jurisdicional marítima, possuindo imensos recursos a serem explorados, visando alertar à sociedade desconhecidora sobre a importância das potencialidades e vulnerabilidades dessa outra Amazônia, além da necessidade em investir na Marinha, para torná-la apta a proteger e defender os interesses nacionais nessa região. Devido a isso, consta-se que o conceito Amazônia Azul é a Geopolítica aplicada aos nossos espaços marítimos, ou seja, um conceito oceanopolítico.

Ao analisar esse conceito, teremos sob o enfoque econômico o desenvolvimento de ações que tenham como objetivo o conhecimento das potencialidades e vulnerabilidades da “Amazônia Azul”, como verificou-se no Elevado Rio Grande com imensa potencialidade que poderá ser incorporada às AJB, trazendo benefícios estratégicos e de alto valor econômico. Outra atividade de importância estratégica nacional é o transporte marítimo, em que se faz urgente uma gama de políticas voltadas para o investimento em infraestrutura do setor e principalmente na indústria naval, que contribuiriam para o aumento de divisas para o país e para o desenvolvimento socioeconômico. Além do principal recurso natural da nossa Amazônia Azul, o petróleo, cuja produção cresce anualmente, principalmente pela exploração da camada de pré-sal, que representa a garantia energética do país e trará benefícios inestimáveis ao Brasil, cujos efeitos econômicos serão refletidos positivamente em diversos setores, tais como: saúde, educação, habitação, inovação, tecnologia, entre outros.

Partindo dos pontos aqui apresentados, percebe-se a importância da “Amazônia Azul” para o Brasil, devido aos inquestionáveis benefícios da exploração de seus recursos e potencialidades, contribuindo para aumentar a relevância da economia nacional no cenário

mundial.

Para que o Brasil continue se beneficiando dessas atividades, é fundamental a proteção e a defesa desse espaço oceanopolítico pela MB, que, ao exercer eficazmente as atividades previstas para PATNAV, contribui para o cumprimento das tarefas básicas do Poder Naval de negar o uso do mar e para a dissuasão, contribuindo assim para o exercício da soberania na nossa Amazônia Azul.

Por tudo que foi exposto neste trabalho, conclui-se que devido à escassez de políticas voltadas para o mar e conseqüente falta de pensamento marítimo, o Brasil deixa de usufruir de uma série de recursos e riquezas presentes na “Amazônia Azul”, que poderiam refletir diretamente na economia do país, servindo de alavanca para o desenvolvimento

Oportunamente deve-se apontar que o investimento por parte do poder público no setor marítimo, com emprego de tecnologia, infraestrutura do transporte marinho, delimitação e proteção dos espaços, investimento em mão de obra especializada, pesquisas científicas e um Poder Naval atuante, incidiria no aproveitamento dos recursos presentes na Amazônia Azul.

Dessa forma, a aplicação de políticas de desenvolvimento voltadas para o mar, contribuiria significativamente para a estabilidade econômica do país, despertando a atenção da sociedade para um pensamento marítimo e para a necessidade de dispor de um Poder Naval atuante, normalmente um sinônimo de país desenvolvido e soberano.

Contudo, é visível a importância da “Amazônia Azul” para o Brasil, que com a implementação de políticas no setor marítimo pautadas pelos conhecimentos ofertados pela Oceanopolítica e aplicação do conceito Amazônia Azul, alcançará o progresso e a soberania,

tornando-se uma grande potência mundial.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Alexandre Tagore Medeiros de. Bandeirantes das Longitudes Salgadas. In: CHAVES, Paulo de Tarso (Org.). *Geografia: o mar no espaço geográfico brasileiro*. Brasília: Ministério da Educação, 2005.

ASSASSUNA, Emerson Costa. *Mar, Oceanopolítica e Geopolítica*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 131, n. 01/03, jan./mar. 2011. Trimestral.

BARBOSA JÚNIOR, Ilques (Org.) e MORE, Rodrigo Fernandes (Org.). *Amazônia Azul: Política, Estratégia e Direito para o Oceano do Brasil*. Rio de Janeiro: Sag Serv, FEMAR, 2012.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*, 1988. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2003.

BRASIL. Decreto n. 98.145, de 15 de setembro de 1989. *Aprova o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, e dá outras providências*. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 18 set. 1989. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D98145.htm>. Acesso em: 01 jul. 2015.

BRASIL. Lei n. 8.617, de 4 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*. Brasília, 1993. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 04 jan. 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm> Acesso em: 19 jun. 2015.

BRASIL. Decreto n. 1.265, de 11 de outubro de 1994. *Aprova a Política Marítima Nacional*. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 13 out. 1994. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D1265.htm>. Acesso em: 09 jul. 2015.

BRASIL. Decreto n. 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] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 jun. 1995. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm> Acesso em: 19 jun. 2015.

BRASIL. Decreto n. 5.129, de 06 de julho de 2004. *Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências*. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 07 jul. 2004. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20042006/2004/decreto/d5129.htm>. Acesso em: 13 jul. 2015.

BRASIL. Decreto n. 5.377, de 22 de fevereiro de 2005. Aprova a **Política Nacional para os Recursos do Mar – PNRM**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 24fev.2005. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5377.htm>. Acesso em: 18 jun. 2015.

BRASIL. Ministério da Defesa. Secretaria de Política, Estratégia e Assuntos internacionais. **Doutrina Militar de Defesa**. Brasília, 2007.

BRASIL. Governo Federal. **Petróleo e derivados**. Brasília, 2011. Disponível em:<<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2011/11/petroleo-e-derivados-constituem-base-da-economia-mundial>>. Acesso em: 13 jun. 2015.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. Secretaria de Petróleo, Gás Natural e Combustíveis Renováveis. **Boletim anual de exploração e produção de petróleo e gás natural – 2014**. Brasília, 2014. Disponível em:<<http://www.anp.gov.br/?dw=73191>>. Acesso em: 13 jun. 2015.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Relatório Estatístico Semestral 1 Semestre de 2014**. 2014a Disponível em:<http://www.antaq.gov.br/Portal/Relatorio_Estatistico_Semestral_2014/index.html>. Acesso em 05 jun. 2015.

BRASIL. Estado Maior da Armada. **EMA-305: Doutrina Básica da Marinha**. Brasília, 2014.

BRASIL, Diretoria de Hidrografia e Navegação. **O Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)**, 2015. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/dhn/dhn/assleplac.html>. Acesso em: 18 jun. 2015.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. **História Marítima**. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1980.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. **A Amazônia azul**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 124, n. 04-06, abr./jun. 2004. Trimestral.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. **A Outra Amazônia**. Folha de São Paulo, São Paulo, 25 fev. 2004a. Disponível em: <www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2502200409.htm> Acesso em: 05 mai. 2015.

CASTRO, Therezinha de. **Atlântico Sul: geopolítica e geoestratégia**. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 1996.

CASTRO. **Geopolítica: princípios, meios e fins**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1999.

CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA O MAR BRASILEIRO(CEAMBRA). **O Brasil e o mar no século XXI**. 2. ed. Niterói, RJ: BHMN, 2014. Disponível em: <<http://www.cembra.org.br/segundo-projeto.html>>. Acesso em: 14 jul. 2015.

CHAVES, Paulo de Tarso (Org.) e SIMÕES, Carlos Frederico (Coord.). Geografia: ensino fundamental e ensino médio: ***o mar no espaço geográfico brasileiro*** – Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005.

CONVENÇÃO das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 10 de dezembro de 1982. Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e navegação, 1985.

FREITAS, Jorge Manuel da Costa. ***A Escola Geopolítica Brasileira***. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2004.

MATTOS, Carlos de Meira. ***Geopolítica e Modernidade: a geopolítica brasileira***. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2002.

MATTOS, Carlos de Meira. ***A Geopolítica e as Projeções do Poder***. In: MATTOS, Carlos de Meira. ***Geopolítica***. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2011. v. 1 e 3.

SILVEIRA, Fernando Malburg. ***Gestão do Mar Patrimonial Jurisdicional*** Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 129, n. 01/03, jan./mar. 2009. Trimestral.

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

VESENTINI, José William. ***Novas Geopolíticas***. 3. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2004.

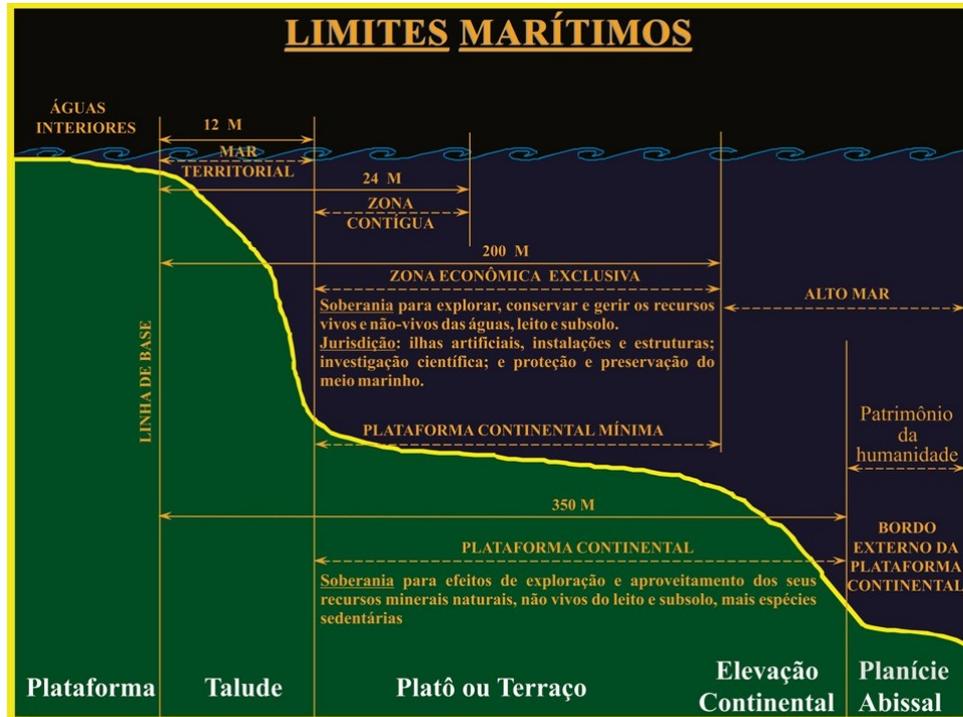
VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira et al.. ***Amazônia Azul: o mar no espaço geográfico brasileiro***. Rio de Janeiro: Editora Record, 2006.

VIEIRA, Jorge Machado. ***Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar***. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015. Palestra realizada para o Curso de Estado Maior para Oficiais Superiores (CEMOS), em 19 mar. 2015.

VESENTINI, José William. ***Novas Geopolíticas***. 3. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2004.

WIESEBRON, Marianne. Amazônia Azul: ***Pensando a Defesa do Território Marítimo Brasileiro***. Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais. v.2, n.3, jan./jul. 2013. Disponível em <<http://seer.ufrgs.br/index.php/austral/article/download/35039/23930>>. Acesso em: 05 maio. 2015.

ANEXO – Ilustrações

FIGURA 1 – Os espaços marítimos definidos pela CNUDM.³⁰

30 Fonte: <http://cdn.defesaaereanaval.com.br/wp-content/uploads/2013/01/Tela1.jpg>



FIGURA 2-Áreas não aceitas pela CLPC³¹

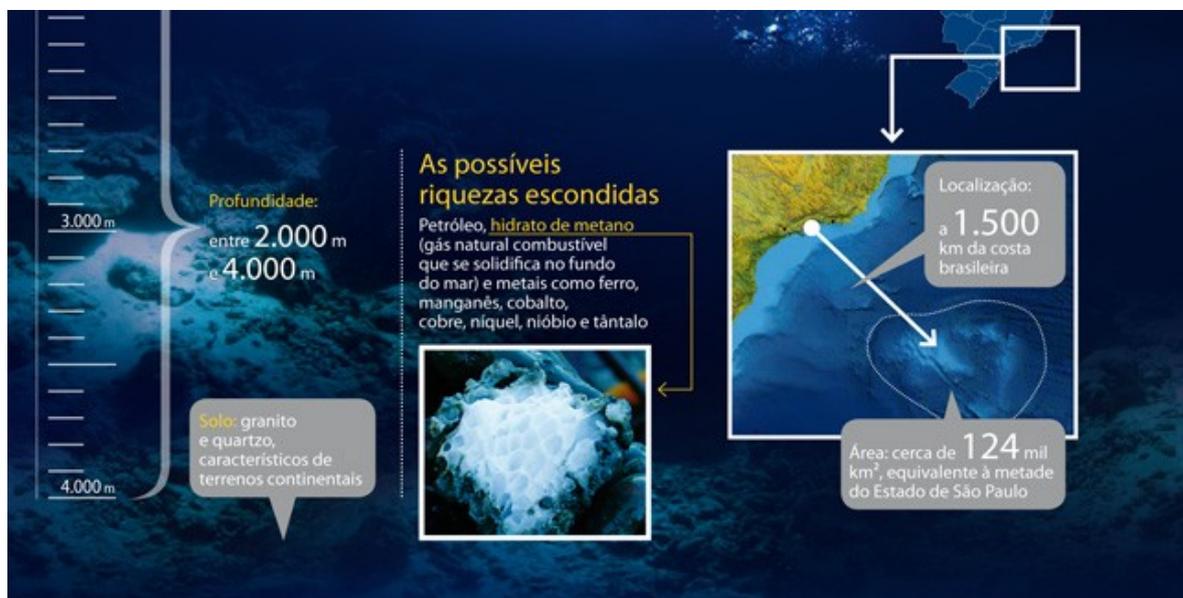


FIGURA 3: O Elevado Rio Grande.³²

31 Fonte: <https://geopoliticoadopetroleo.files.wordpress.com/2010/07/zona-economica-exclusiva-zee-brasil.jpg>

32 Fonte: http://www.istoe.com.br/reportagens/297585_UMA+ATLANTIDA+BRASILEIRA.