

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC RICARDO ROMA CARDOSO DE BARROS

EMPREGO DO PODER NAVAL EM DEFESA DAS RIQUEZAS  
MARÍTIMAS BRASILEIRAS NO SÉCULO XXI

Rio de Janeiro

2009

CC RICARDO ROMA CARDOSO DE BARROS

EMPREGO DO PODER NAVAL EM DEFESA DAS RIQUEZAS  
MARÍTIMAS BRASILEIRAS NO SÉCULO XXI

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

Orientador: CMG (IM) Leonardo José Trindade de Gusmão.

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2009

## RESUMO

O término da Guerra Fria em 1991 encerra o ciclo de domínio do mundo pelas duas grandes potências e nesse sentido, com o fim da bipolaridade, o aumento dos conflitos entre os Estados tem se tornado crescente. A cobiça por riquezas é o motivo principal de tantas beligerâncias. Muitas destas riquezas são encontradas no mar, onde não há limites tangíveis e sua exploração requer, em alguns casos, a necessidade de empregar alta tecnologia e adotar um controle exploratório, para que o meio ambiente não seja agredido e nem venha a prejudicar as futuras gerações. O Estado brasileiro possui uma grande extensão litorânea e são encontradas em suas águas jurisdicionais muitas dessas riquezas que hoje se destacam no cenário mundial. A ocupação desta grande porção de massa líquida, detentora de grande fonte de recursos, deve ser feita mostrando a bandeira brasileira e deixando bem claro para aqueles que nela navegam, que estas águas e suas benesses fazem parte de um Estado bem aparelhado e com um Poder Naval capacitado, esta ocupação é um dos grandes desafios para as autoridades do governo, em especial para a Marinha do Brasil, legítimo representante deste Poder. Nesse sentido, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar é utilizada como balizamento jurídico internacional para determinar os limites dos espaços marítimos. A sua ratificação pelo Estado brasileiro demonstra quais são suas intenções. O levantamento da Plataforma Continental realizada pela Marinha, com apoio da Petrobras e da comunidade científica, proporcionou o mapeamento das riquezas oceânicas e o desenvolvimento tecnológico para explorá-la. Faz-se necessário uma análise das regulamentações que a Convenção determina para os estados costeiros e de como a Marinha do Brasil está se reestruturando para se fazer presente e atender as demandas provenientes desta Convenção na defesa da soberania das principais riquezas encontrada na costa brasileira, assim como a utilização do mar como fonte de recursos econômicos, face aos novos desafios do século XXI.

**Palavras chave:** Águas Jurisdicionais Brasileiras. Riquezas Marítimas. Poder Naval.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
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
END -	Estratégia Nacional de Defesa
EUA -	Estados Unidos da América
LEPLAC-	Plano de Levantamento da Plataforma Continental
MB -	Marinha do Brasil
MD -	Ministério da Defesa
MEC -	Ministério da Educação
MMA -	Ministério do Meio Ambiente
MN -	Milhas Náuticas
MT -	Mar Territorial
MRE -	Ministério das Relações Exteriores
ONU -	Organização das Nações Unidas
PC -	Plataforma Continental
PEAMB -	Programa de Equipamentos e Articulação da Marinha do Brasil
REMPLOC -	Recursos Minerais da Plataforma Continental Brasileira
REVIZEE -	Programa de Avaliação do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva
URSS -	União das Repúblicas Socialista Soviética
ZC -	Zona Contígua
ZEE -	Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>O DIREITO MARÍTIMO NO BRASIL.....</b>	<b>7</b>
2.1	Histórico do Direito Internacional Marítimo.....	7
2.2	Áreas Jurisdicionais dos Estados.....	8
2.3	Águas Jurisdicionais Brasileiras.....	9
<b>3</b>	<b>RIQUEZAS MARÍTIMAS BRASILEIRAS.....</b>	<b>11</b>
3.1	Petróleo.....	11
3.2	Nódulos Polimetálicos.....	12
3.3	Pesca.....	14
3.4	O transporte marítimo e os portos.....	15
3.5	Turismo, Lazer e Esportes Marítimos.....	17
<b>4</b>	<b>PAPEL DO PODER NAVAL.....</b>	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>22</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>24</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Com o final da Guerra Fria em 1991, pode-se observar o fim da bipolaridade conduzido pelas duas maiores potências mundiais daquela época – Estados Unidos da América (EUA) e União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), com isso, um novo cenário vem surgindo constituindo no mundo atualmente, qual seja: o das beligerâncias localizadas, causadas por interesses econômicos e ou religiosos e com poucos Estados envolvidos, ao contrário do observado nas Grandes Guerras, que antecederam o domínio das duas grandes potências.

Em função desta nova ordem mundial, muitos desafios são apresentados aos Estados quando defendem seus interesses, dentre esses, podemos destacar uma eventual cobiça pelos recursos existentes na Plataforma Continental (PC). Para estruturar mundialmente o sistema marítimo, com normas que possam regulamentar o uso adequado do mar, foi realizada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) em Montego Bay, Jamaica, em 1982. No Brasil, pelo fato de ser um Estado com história ligada ao mar e depositar nele uma janela para seu progresso, é de vital importância a existência de regras internacionais para auxiliar na defesa dos interesses da costa brasileira. As resoluções desta Convenção e as medidas adotadas pelo Brasil para defender seus interesses são assuntos que serão abordados inicialmente neste trabalho.

O mar continuará a ser importante para o futuro de nosso mundo e, em particular, para o Brasil, em uma época em que o mar, além do transporte marítimo em escala mundial, provê bens naturais e minerais em quantidade. É até possível dizer que, no futuro, a importância dos mares tende a aumentar, como consequência do crescimento dos recursos que vêm, cada vez mais, colocando à disposição da humanidade (TILL, 2006, p. 8).

Mais adiante, seguindo a idéia abordada na citação acima, será brevemente comentado sobre a diversificação de recursos encontrados na costa brasileira e da sua importância para o povo brasileiro. Nesse sentido, podem ser citados: a descoberta do Pré-Sal<sup>1</sup>, que poderá projetar o Brasil, futuramente, como um grande produtor e por que não dizer, exportador de petróleo; a grande variedade e quantidade de pescado; o crescimento do transporte de carga e de passageiros; a exploração dos nódulos polimetálicos; e o incremento nas práticas esportivas e de turismo no ambiente marinho.

---

<sup>1</sup> Pré-Sal – a camada de pré-sal é um gigantesco reservatório de petróleo e gás natural, localizado nas Bacias de Santos, Campos e Espírito Santo (região litorânea entre os estados de Santa Catarina e o Espírito Santo). Estas reservas estão abaixo da camada de sal (que podem ter até 2 km de espessura). Portanto se localizam de 5 a 7 mil metros abaixo do nível do mar. Disponível em : < [www.suapesquisa.com/geografia/petroleo/camada-pre-sal.htm](http://www.suapesquisa.com/geografia/petroleo/camada-pre-sal.htm)>. Acesso em: 24 abr. 2009.

Em seguida, para se estabelecer a soberania em uma área com tantas riquezas se faz necessário um Poder Naval que demonstre o seu valor e tenha condições de estar presente nas diversas áreas que requeiram sua atuação. As linhas intangíveis que dividem estas áreas são retratadas na afirmativa: “Os limites das nossas águas jurisdicionais são linhas sobre o mar. Elas não existem fisicamente. O que os define é a presença de navios, mostrando a nossa bandeira e exercendo a soberania” (CARVALHO, 2004, p. 3)

O propósito deste trabalho é fazer uma análise das riquezas e das atividades desenvolvidas nas Águas de Jurisdição Brasileira (AJB), com destaque para a exploração dos recursos encontrados desde o litoral até o limite mais extremo da PC brasileira e de como a Marinha do Brasil (MB), legítimo representante do Poder Naval, está se planejando para a estruturação de sua força visando se fazer presente nesta área de grande extensão e mostrando sua bandeira em defesa dos interesses do Brasil.

No levantamento dos dados necessários à confecção desta monografia foi utilizado como processo de investigação a pesquisa bibliográfico-documental através da utilização de técnicas indiretas (levantamento e seleção da bibliografia, leitura analítica, fichamento, análise comparativa, interpretação dos dados e conclusões).

## **2 O DIREITO MARÍTIMO NO BRASIL**

O Direito Internacional Marítimo consiste no instrumento de balizamento mundial para definição dos interesses dos Estados, nesse sentido, será feita uma breve abordagem da sua origem, suas determinações e de quais ações que estão sendo implementadas para adequar o Brasil e seus interesses às novas regulamentações.

### **2.1 Histórico do Direito Internacional Marítimo**

Ao se estudar as histórias dos conflitos mundiais, pode-se observar como o cenário internacional vem evoluindo e de como os interesses econômicos são responsáveis na condução desses conflitos. No Brasil, o episódio conhecido como “A guerra da Lagosta”, ocorrido na década de 60, onde pescadores franceses reivindicaram o direito da pesca da lagosta no litoral nordestino, demonstrou como os Estados podem cruzar fronteiras e navegar milhares de milhas em busca de riquezas. Esse fato chamou atenção dos brasileiros para a importância do mar e para a necessidade de se ter um regramento forte, com valor internacional e que possa ser respeitado por todos (BRAGA, 2004).

Na Organização das Nações Unidas (ONU) ocorreram muitas reuniões, com seus representantes, para tratar desse assunto, sendo a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a que gerou um documento de grande notoriedade para os assuntos marítimos, que foi encerrada em 10 de dezembro de 1982 e, a partir desta data, foi colocada à disposição para assinatura dos representantes, sendo imediatamente assinada pelo Brasil e por mais 118 países. É importante ressaltar que esse foi o maior empreendimento normativo da história das relações internacionais (VIDIGAL, 2006).

“Como todos sabem, nossas fronteiras terrestres foram consolidadas há um século. Entretanto, as fronteiras marítimas ainda não estão definitivamente estabelecidas em âmbito mundial” (SILVEIRA, 2004, p.1). A CNUDM só passou a vigorar em 1994 e até hoje não foi assinada pelos EUA, porém, mesmo assim essa Convenção tem o uso e o reconhecimento internacional além de ser um importante instrumento político nos assuntos relacionados à utilização pacífica dos oceanos. Ela “torna a invocar, de maneira moderna, o conceito de *uti possidetis*, que foi tão precioso para o Brasil consolidar a sua configuração territorial além Tordesilhas” (VIDIGAL, 2006, p.30).

Esse importante balizamento demarcatório das águas jurisdicionais será de vital importância para as futuras gerações, determinando as causas marítimas e se constituindo em



uma regulamentação concreta com o propósito de findar as discussões entre os e Estados.

## 2.2 Áreas Jurisdicionais dos Estados

Durante a CNUDM foram definidos os espaços marítimos dos Estados visando a um ordenamento do sistema marítimo mundial, onde podem ser destacados dentre os vários artigos da Convenção, aqueles que definem os principais espaços marítimos de interesse dos Estados:

- Mar Territorial (MT) - faixa de mar que se estende das linhas de base normais ou retas<sup>2</sup> até a distância de 12 Milhas Náuticas (MN). Nele inclui-se o subsolo, o solo e o espaço aéreo sobrejacente. O Estado costeiro possui soberania plena nestas áreas e nas suas águas interiores, que são aquelas situadas no interior das linhas de bases, como o rio Amazonas e a lagoa dos Patos (BRASIL, 1985).

- Zona Contígua (ZC) - faixa de mar que se estende até 12 MN além do MT. Nesta faixa, o Estado costeiro não pode mais exercer a soberania plena, podendo apenas adotar medidas de fiscalização e, caso julgue necessário, reprimir ou evitar que embarcações estrangeiras cometam infrações às leis, aos regulamentos fiscais, aduaneiros, sanitários ou de imigração, quando adentrarem o MT (BRASIL, 1985).

- Zona Econômica Exclusiva (ZEE) – é uma zona situada além do MT e a este adjacente, até 200 MN das linhas de base. A Convenção garante ao Estado os direitos privativos de exploração e exploração, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar e seu subsolo. O Estado costeiro pode, também, quando não tiver condições de explorar todo o potencial permitido desta área, autorizar a outros a captura de recursos dentro das cotas permissíveis. Também é importante mencionar a liberdade de navegação, sobrevôo e instalação de cabos e dutos submarinos aos Estados não costeiros, porém a regulamentação de atividades científicas, na ZEE, somente pode ser realizada com o consentimento do governo local (BRASIL, 1985).

- Plataforma Continental (PC) – abrange o leito e o subsolo das áreas marinhas que se estendem além do MT, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até a distância de 200 MN, contadas a partir das linhas de base que delimitam a largura do MT, nos casos em que o bordo exterior dessa margem continental não alcance essa distância. Cabe ao Estado costeiro traçar os

---

<sup>2</sup> As linhas de base são as linhas de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicadas nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro (VIDIGAL, 2006, p. 35).

limites exteriores de sua PC, quando esta exceder as 200 MN, sem ultrapassar o limite de 350 MN. A convenção prevê que mesmo que o Estado Costeiro não esteja explorando sua PC ou seus recursos naturais, é necessária autorização para que outros Estados possam fazê-lo (BRASIL, 1985).

### **2.3 Águas Jurisdicionais Brasileiras**

No Brasil foi criado o Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC), em 1989, que se constitui em um programa de governo sugerido pela CNUDM e tem como missão o estabelecimento do limite externo da nossa PC, além das 200 milhas. Supervisionado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) envolveu a participação da Marinha, de especialistas da Petrobras e de membros da comunidade científica. Os trabalhos foram desenvolvidos durante 18 anos e a proposta brasileira foi feita junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), da Organização das Nações Unidas (ONU), em 2004, por intermédio do Ministério das Relações Exteriores (MRE) (VIDIGAL, 2006).

“O Brasil, por ter uma extensa margem continental, com províncias geológicas bem caracterizadas e distintas, fez um pleito abrangente, englobando as principais províncias, no entendimento dos nossos especialistas” (VIDIGAL, 2006, p.52).

A última análise feita pela CLPC não foi totalmente favorável ao Brasil, o que levou a CIRM a programar um novo encaminhamento de proposta com novos argumentos para aceitação de toda a área requerida, ou seja, dos 963.000 km<sup>2</sup> de PC pleiteados. A pior situação indica que o Brasil não poderá incorporar cerca de 200.000 km<sup>2</sup>, o que representa 20% da Plataforma Continental. Para isso, foi mantida a estrutura organizacional do LEPLAC. O encaminhamento da nova proposta deverá ocorrer em 2011 (SERAFIM, 2009).

É importante realçar que a estrutura formada com o LEPLAC também proporcionou ao Brasil estreitar relacionamentos internacionais com Estados como Namíbia, Moçambique e Angola, onde a cooperação brasileira foi no levantamento dos limites exteriores de suas plataformas continentais (VIDIGAL, 2006).

O Brasil possui um litoral muito extenso e inúmeras riquezas naturais, tais como a pesca e o petróleo. Considerando a ZEE e a PC, chegamos ao valor de 4,5 milhões km<sup>2</sup>, equivalente à cerca de 52% do território nacional, uma área maior do que a “Amazônia Verde”. Esta área marítima é conhecida como “Amazônia Azul” e, como possui muitas

riquezas, pode se constituir futuramente em uma área de grande interesse internacional (VIDIGAL, 2006).

Nesse sentido, é de vital importância que o governo brasileiro adote uma política voltada para garantia das riquezas marítimas, que seja mantido o LEPLAC, e que as ações junto à ONU sejam sempre de forma crescente e positiva. Somente desta maneira se poderá manter esta grandiosidade que é a sua área de jurisdição marítima e que necessita grande atenção. Este pensamento é muito bem retratado no texto abaixo:

Sem dúvida, a definição do limite exterior da plataforma continental será um legado de fundamental importância para o futuro das próximas gerações de brasileiros, que verão aumentadas as possibilidades de descoberta de novos campos petrolíferos, a exploração de recursos da biodiversidade marinha, que a ciência atual reconhece como um dos campos mais promissores do desenvolvimento da biogenética, e de exploração de recursos minerais e grandes profundidades, ainda não viáveis economicamente (BRASIL, 2009, p. 2).

É importante a conscientização do governo federal e da sociedade brasileira para a importância econômica e estratégica da “Amazônia Azul”, a fim de tornar o mar uma fonte de recursos de nossas próximas gerações (SERAFIM, 2009).

Conforme as determinações conferidas pela CNUDM, como o levantamento da PC, várias iniciativas estão em processo de execução no Brasil, com o objetivo de concretizar a integração do tratamento jurídico aos aspectos da área científica e ambiental. Coube ao Brasil, no momento de ratificar a CNUDM, o estabelecimento de vários dispositivos a legislação para orientar o tratamento e ordenamento deste assunto, e que pode ser exemplificado pela ação do governo na determinação do processo de concessão da exploração do pré-sal.

### **3 RIQUEZAS MARÍTIMAS BRASILEIRAS**

O grande esforço realizado pela Marinha do Brasil (MB) em parceria com a Petrobras ao longo de mais de dez anos, com a utilização de quatro navios e a coleta de “cerca de 230.000 km de perfis sísmicos, batimétricos, magnetométricos e gravimétricos ao longo de toda a extensão da margem continental brasileira” (SERRA, 2009, p. 1), é compreendido em função do grande potencial econômico que se pode obter dessa região e das pesquisas para obter a melhor maneira de explorá-los. As grandes reservas petrolíferas e de gás do país, as riquezas de nódulos polimetálicos e o indiscutível potencial pesqueiro, são fontes econômicas que podem ser retiradas do solo, subsolo e massa líquida. Somando a estas riquezas, existem outras fontes de recursos que podem ser obtidas com o uso do mar, tais como: o transporte marítimo, o turismo e o lazer.

#### **3.1 Petróleo**

O petróleo é o combustível mais usado no mundo, respondendo por 35,5% da energia utilizada. Devido a sua densidade energética e a facilidade de transporte em dutos, seus derivados têm ampla faixa de aplicação, indo do transporte e indústria ao uso doméstico e comercial (ARTHOU, 2006, p. 95).

No site oficial da Marinha do Brasil<sup>3</sup>, chama-se atenção para o fato de que 88% da produção de petrolífera brasileira decorre da exploração de plataformas localizadas na ZEE. O mar foi à saída natural para a busca do “ouro negro”, diante dos números reduzidos e das limitações geológicas das bacias terrestres (VIDIGAL, 2006).

A recente descoberta de novos poços como o do pré-sal, coloca o Brasil na listas dos Estados com grandes reservas e capacidade de produção. Há que se mencionar também, o fato de que essas reservas se encontram numa região que não possui histórico de atentados, derivados de terrorismo ou de guerras religiosas, e nem possui como características climáticas, a presença de furacões, o que dificultaria a exploração de tal riqueza. Aliado a essas condições, há o fato de o Brasil já possuir o domínio da tecnologia para extração de petróleo em camadas profundas como a do pré-sal. Essa tecnologia necessita de grandes estudos, entretanto, atualmente, já se tem notícia da existência de plataformas onde são feitas a exploração destes poços. Esse cenário coloca o Brasil, numa projeção futura, na condição de grande potência em reserva de petróleo.

---

<sup>3</sup> Disponível em: < [https://www.mar.mil.br/menu\\_v/amazonia\\_azul/amazonia\\_azul.htm](https://www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/amazonia_azul.htm) >. Acesso em 18 jun. 2009.

Não se pode garantir que essas reservas sejam inesgotáveis e durem por muitos anos, e somado a isto, é cada vez maior o crescimento da demanda pela utilização do petróleo e seus derivados. Para resolver este desafio, os Estados vem intensificando suas buscas por novas reservas, a fim de aumentá-las em alguns anos e buscando soluções alternativas de produção de energia com a finalidade de diminuir aquela demanda. Porém, esta importante fonte de energia permanecerá ainda muitos anos como o grande eldorado da economia mundial. O fato de possuir reservas que durem muitos anos faz com que os Estados que a detenham, tenham uma significativa projeção no cenário mundial e como consequência, as proteções dessas reservas tornam-se imprescindíveis. Esse cenário, para a situação brasileira foi descrito no texto que se segue:

A despeito da momentânea queda do preço do petróleo, sua escassez, em breve, deverá restabelecer o quadro anterior ao atual. Durante o século XX, fomos importadores, com graves consequências em nossa balança de pagamentos e da economia nacional. Hoje, além de vivermos relativa autossuficiência, criamos uma nova realidade no cômputo das reservas mundiais, com o descobrimento do óleo existente no pré-sal (MOURA NETO, 2009, p. 16).

O resultado desta mudança de cenário brasileiro, descrito acima, será no futuro, objeto de grande cobiça internacional, cabendo ao Brasil a manutenção de sua soberania nas áreas onde é encontrada essa importante riqueza energética.

### **3.2 Nódulos Polimetálicos**

Conforme definição do portal do Ministério da Educação (MEC)<sup>4</sup>, os nódulos polimetálicos são concreções de óxidos de ferro e manganês, presentes na superfície do piso marinho, com significativas quantidades de outros elementos metálicos, economicamente importantes, tais como níquel, cobre e cobalto. Sua descoberta é atribuída à expedição oceanográfica Challenger (1873-1876), sendo posteriormente mais extensivamente estudados, a partir da década de 60, reconhecendo-se então seu potencial econômico. Estima-se em centenas de bilhões de toneladas o total dos recursos metálicos associados às ocorrências atualmente conhecidas.

Com a expansão da indústria ocorrida ao final da Segunda Guerra Mundial, os nódulos polimetálicos, por possuírem alto teor de metais, tornaram-se altamente estratégicos passando a exercer uma forte atração econômica e resultando na sua mineração em larga escala nos oceanos (PALMA e PESSANHA, 2000).

---

<sup>4</sup> Disponível em: < [http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/EnsMed/expensgeo\\_5e6.pdf](http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/EnsMed/expensgeo_5e6.pdf) >. Acesso em: 18 jun. 2009.

Souza (2000) relembra o seguinte:

Nos anos 70 e 80, consórcios internacionais, constituídos por mais de 40 empresas de mineração, e agências governamentais provenientes de dezesseis países investiram centenas de milhões de dólares para localizar depósitos e estudar métodos de mineração e processamento de nódulos polimetálicos de leito marinho. [...] A tomada de consciência do valor econômico que poderiam ter os nódulos polimetálicos localizados no leito marinho e a intensificação das atividades visando o aproveitamento destes recursos conduziu o Presidente dos Estados Unidos, Lyndon Johnson, a se manifestar, em 1966, contra a possibilidade da criação de "uma nova forma de competição colonial entre as potências marítimas" e contra "uma corrida desmesurada para a utilização dos leitos marinhos além das jurisdições nacionais". O Presidente Johnson afirmou, nesta ocasião que os leitos marinhos são e deveriam permanecer a "herança de todo o ser humano" (SOUZA, 2000, p.455).

Em função desse interesse e da iminência do início da exploração dos depósitos de nódulos, este assunto se juntou ao petróleo e a outras riquezas e deram corpo à necessidade de uma regulamentação internacional. Para regular esta exploração, tendo em vista que grande parte destes nódulos encontra-se em áreas afastadas e em grandes profundidades, foi realizada a CNUDM. Este fato, associado à retração econômica mundial, freou os investimentos, causando um desestímulo nos investimentos privados neste setor (PALMA e PESSANHA, 2000).

O conhecimento da riqueza dos nódulos permanece e no futuro com o aumento da necessidade desses metais, o mundo se voltará para sua exploração, onde o avanço tecnológico e um sistema jurídico, ou até mesmo o poder militar, contará muito em favor daqueles que queiram explorar esta riqueza.

No Atlântico Sul existe acumulações importantes na bacia oceânica da Argentina e na região Oeste da elevação do Rio Grande, ao largo do Estado de Santa Catarina. Na bacia oceânica do Brasil, segundo Palma e Pessanha (2000), podem ocorrer concentrações expressivas. Na margem continental brasileira foram constatadas ocorrências de nódulos polimetálicos e de crostas de ferro-manganês em águas relativamente rasas do platô marginal de Pernambuco (PALMA e PESSANHA, 2000).

Sobre o interesse crescente de muitos Estados pela busca de nódulos polimetálicos de alto valor é necessário que o Brasil garanta a sua presença no Atlântico Sul e que demonstre seu interesse em áreas além das de sua jurisdição, conforme sugere Souza: "Para tal, o Brasil deve dispor da capacidade instalada em suas instituições de pesquisa e lhes garantir os meios necessários" (SOUZA, 2000, p. 464).

Em matéria do Ministério da Ciência e Tecnologia, veiculada em 15 de junho de

2009<sup>5</sup>, destaca-se a existência de “Um tesouro escondido no fundo do mar, repleto de riquezas minerais e biológicas espalhadas por mais de quatro milhões de quilômetros quadrados. Este patrimônio nacional, ainda desconhecido por boa parte dos brasileiros, é a Amazônia Azul”.

No Brasil foi lançado o projeto REMPLAC (Recursos Minerais da Plataforma Continental Brasileira) determinando seus interesses nos recursos minerais encontrados na PC, o que representa a preocupação das autoridades brasileiras em prepara uma estrutura para exploração desses nódulos para as próximas gerações.

### 3.3 Pesca

“De modo geral, o brasileiro não tem o hábito de comer peixe com regularidade. Hábitos de vida, desconfiança sobre a qualidade do produto ou preço contribuem para isso” (VIDIGAL, 2006, p. 153).

“O Brasil é o 27º produtor mundial de pescados” (VIDIGAL, 2006, p.152).

Com essas duas citações, poderíamos concluir que a pesca é um mau negócio para o Brasil e, portanto, não deve ser considerada como uma riqueza, porém, devemos olhar por outro enfoque. O futuro da humanidade caminha para a falta de alimentos, fruto do crescimento demográfico e da escassez de áreas para cultivo de alimentos, como por exemplo, pastos para criação de animais para o abate e de terras para plantio de grãos. Assim, a pesca pode ser considerada como uma saída para o futuro, com o direcionamento do governo para uma política de valorização do pescado, visando à divulgação de sua importância como fonte saudável de alimentação.

Além da salutar importância do pescado na alimentação, podemos destacar que a frota nacional da indústria pesqueira possui em sua tripulação a média de dez pescadores por embarcação, onde se estima o emprego de 30 mil pescadores, que são divididos por cerca de trezentas empresas que constituem os parques industriais, relacionados à captura e processamento do pescado. Este setor gera aproximadamente 800 mil empregos diretos (VIDIGAL, 2006). Com o advento do crescimento da demanda, estes números cresceriam ainda mais, gerando um mercado de trabalho maior. Nesse sentido, a pesca possui um grande potencial que deve ser explorado como fonte de emprego e alimento, ajudando a resolver dois dos grandes desafios de um Estado, a geração de emprego e a produção de alimentos para a

---

<sup>5</sup> Disponível em: <<http://www.inovacaotecnologica.com.br/noticias/noticia.php?artigo=amazonia-azul-oceano-tao-rico-quanto-amazonia-verde&id=010125090615>>. Acesso em: 30 jun. 2009.

sociedade. No Brasil foi implantado o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE), que de acordo com o site oficial da Marinha do Brasil, tem como objetivo o levantamento dos potenciais sustentáveis de captura dos recursos vivos na ZEE, sendo resultado do compromisso brasileiro ao ratificar a CNUDM e incorporar os conceitos à legislação interna.

Esse programa é essencial para garantia da soberania na exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos vivos, dentro de uma visão de uso sustentável dos recursos do mar.

Resumidamente, o REVIZEE consiste no levantamento dos parâmetros ambientais e de prospecção pesqueira na ZEE e possui como metas: inventário dos recursos vivos na ZEE e das características ambientais de sua ocorrência; determinar sua biomassa e estabelecer os potenciais de capturas sustentáveis. Está a cargo de um Comitê Executivo, cuja coordenação geral é exercida pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA), contando, ainda com a participação da MB e outros ministérios.

### 3.4 O transporte marítimo e os portos

Além de fonte de recursos, o mar representa o meio físico de escoamento das riquezas dela extraídas, a via principal da circulação do comércio internacional e uma alternativa para circulação interna da produção nacional.

Este fato foi muito bem retratado pelo professor Dr. Geoffrey Till (2006) em:

Outra importante característica dos mares é sua capacidade de facilitar o transporte de cargas e o comércio. Mesmo com o aumento do tráfego aéreo e com o desenvolvimento do ciberespaço, é, ainda hoje, previsível que a via marítima será por muito tempo, a única possibilidade de transportar mercadorias de forma econômica. Nos dias de hoje, cerca de noventa por cento do comércio mundial, no que diz respeito ao peso e ao volume, são deslocados e transportados pela via marítima. Para que sejam mantidos os padrões atuais de vida, o aumento da população mundial evidencia que este volume tende a crescer, e **os mares são a única via capaz de atender a este crescimento** (TILL, 2006, p. 8, grifo nosso).

“Tem-se a idéia de que o transporte marítimo é apenas a atividade limitada de movimentação de cargas entre pontos de diferentes regiões de um país ou outras regiões do mundo” (VIDIGAL, 2006, p. 104).

Pode-se observar que o transporte marítimo é o meio capaz de levar mercadorias de um ponto a outro, o que não o distingue dos demais modos de transporte. Entretanto, as características do transporte marítimo de levar grande quantidade de carga a longas distâncias são as que o fazem se destacar entre os demais modais de transporte. Associados a estas



características somam-se os avanços tecnológicos, que a cada dia, transformam os navios em meios de locomoção mais velozes e seguros, capacitando-os a enfrentar as intempéries dos mares.

Uma compreensão do papel que o modal marítimo pode desempenhar dentro da matriz de transportes brasileira, levará ao entendimento da importância que o aumento da participação nacional da navegação de longo curso e a modernização dos portos tem dentro do projeto de desenvolvimento nacional.

A indústria naval brasileira sofreu nos últimos anos uma alavancagem com o incentivo das autoridades e, porque não dizer, da grande encomenda realizada pela Petrobras de mais de uma centena de navios para serem utilizados nas nossas bacias petrolíferas. Com certeza, a geração de emprego, os avanços tecnológicos e a exposição de nossa bandeira muito contribuirão para a manutenção de nossa soberania na AJB.

Nem sempre é claro o peso do custo operacional dos portos brasileiros no valor final dos produtos nacionais. Melina Reck (2004) aborda adequadamente esse aspecto:

Na medida em que os portos representam, na cadeia logística dos meios de transporte, elos fundamentais nas trocas comerciais, tanto no âmbito interno quanto em sede de comércio internacional, mas também substanciam verdadeiros agentes econômicos, uma vez que, mediante funções alfandegárias, promovem o fluxo de produtos e viabilizam a presença desses nos mercados, podendo, com isso, alterar-lhes o valor, e, mediante a sua existência e o desenvolvimento de suas atividades, geram riquezas e influenciam diretamente no custo Brasil (RECK, 2004, p. 1).

A autora cita ainda que “a reforma do sistema portuário situava-se em primeiro lugar entre as modificações de bases necessárias ao efetivo aprimoramento da economia nacional” (OLIVEIRA, 2000, p. 28, *apud* RECK, 2004).

Um bom parâmetro de comparação é observado no preço final da soja estadunidense, que é produzida a preços mais altos do que a brasileira, contudo, é exportada a valor inferior ao nosso. Essa vantagem competitiva é alcançada na transferência do produto, do interior para os portos, através de ferrovias e hidrovias (SILVESTRE, 2008). No Brasil, a distribuição interna tem forte dependência do modal rodoviário que tem um custo direto cerca de 15% mais elevado (GOULART, 2004).

Felizmente, o aumento da eficiência da navegação de cabotagem tem alterado esse cenário. Segundo Goulart (2004), entre 1999 e 2005 o volume de carga da cabotagem aumentou 1700%. Os motivos do aumento da procura pelo transporte marítimo, além do menor custo, são atribuídos à da certeza de entrega e à confiabilidade no cumprimento de prazos.

Conforme comentado acima, o setor marítimo não sofre concorrência de qualquer outro modal. Nesse recorte da matriz de transporte, o problema reside na baixa participação nacional. Hoje, apenas duas empresas brasileiras atuam nessa fatia de mercado. Isto significa dizer que quanto maiores as exportações, maior será a perda brasileira por não possuir o seu modal marítimo, competitivo e estruturado, ocasionando grande déficit brasileiro em fretes marítimos, em função da contratação de empresas estrangeiras para realizar o transporte de carga.

O transporte marítimo, com a globalização, se torna cada vez mais crescente, seja ele nos navios contêineres, graneleiros ou petroleiros. A necessidade de procurar implantar a bandeira brasileira nestas embarcações proporcionará mais divisas e geração de empregos, ideal para economia de qualquer país que queira ascender no cenário internacional. Entretanto, podemos considerar que o fator mais relevante seja a reserva estratégica na qual a marinha mercante se transforma, nos tempos de beligerância, para o Poder Naval. A história vem mostrando a grandeza do apoio logístico que os navios mercantes constituem-se nas guerras.

Nesse sentido, é de fundamental importância ser adquirida uma cultura voltada para o transporte marítimo, com investimentos sólidos nos portos e na indústria naval, pois desta forma o Brasil terá um barateamento dos custos de seus produtos tornando-os mais competitivos no mercado externo, gerando empregos em todos os setores, do primário ao terciário, e construindo uma reserva estratégica importantíssima para a manutenção de sua soberania, além de levar a bandeira brasileira para variados pontos do mundo e intensificar a sua presença na AJB.

### **3.5 Turismo, lazer e esportes marítimos**

Atualmente, percebe-se o crescimento cada vez maior da movimentação de navios de turismo na costa brasileira. É notório o movimento de embarcações voltadas para o turismo nos portos brasileiros, principalmente no verão. A exploração deste modal comercial traz em seu bojo um aumento de divisas, com os recursos aqui deixados pelos estrangeiros, e incremento no setor de emprego, não só nas tripulações, mas também, no apoio logístico que esse serviço exige. Além disso, pode ser citado o esporte de modalidades marítimas, que no caso do Brasil, tem na vela, grande destaque nas olimpíadas, como consequência despertam interesse nos jovens para a prática desta modalidade, surgindo uma comunidade que cultua o mar e defende a proteção de seu meio-ambiente. Uma política de incentivo a estas práticas

gera mercados e empregos, aumentando a fatia da população que vive economicamente da utilização dos mares.

Como foi visto neste capítulo, há grande diversidade de riquezas nas águas jurisdicionais brasileiras. Porém, suas explorações devem ser realizadas de forma inteligente, para que não venha a se extinguir, e constitua-se numa grande fonte de recursos, ajudando cada vez mais o desenvolvimento do Estado brasileiro. Entretanto, apesar de os recursos advindos do mar poderem gerar desenvolvimento socioeconômico para o país, persiste a situação de pouco reconhecimento de seu valor, por parte da sociedade brasileira, mas, com certeza no futuro, as novas gerações muito agradecerão as atuais iniciativas, tais como: o LEPLAC; a pesquisa de novos poços de petróleo; o REVIZEE; a modernização dos portos; e o incentivo à construção naval, com encomendas de grande número de navios.

## 4 PAPEL DO PODER NAVAL

Após a CNUDM, foram observadas as intensificações das pesquisas realizadas pela MB, a fim de mapear detalhadamente a Plataforma Continental Brasileira.

Os levantamentos obtidos foram direcionados para a extensão da PC, sendo defendidos junto à Comissão de Limites da ONU. Caso sejam atendidas as reivindicações brasileiras, teremos uma extensão marítima somada com as atuais de proporções similares à Amazônia Brasileira, cabendo ao Poder Naval a garantia da soberania nesta área de proporções gigantescas. A existência de grande extensão proporciona ao seu detentor muitas riquezas, conforme visto no capítulo anterior, entretanto, o texto abaixo mostra que não só as riquezas que são obtidas com essa grande extensão, mas o ônus da proteção também recai para aqueles que a detem. Todas as riquezas precisam ser defendidas de possíveis cobiças e ameaças externas.

Depois do atentado contra o superpetroleiro francês Limburg, no Golfo de Éden, em 2002 – ação do novo terrorismo internacional – ficou patente, mesmo para além do caso USS Cole, que o transporte marítimo internacional e as instalações off shore em qualquer parte do mundo (mesmo que civis) estariam sob risco. Para países como Brasil – com sua extensa costa e suas imensas bacias hidrográficas plenamente navegáveis – a ameaça se multiplica por sua própria grandiosidade física. Além da indústria pesqueira e do turismo, fonte de renda e emprego de milhões de brasileiros, o país depende enormemente dos recursos que hoje retira do mar. A segurança energética do país depende majoritariamente da segurança de nossas instalações off shore. Além disso, o sucesso econômico do país – sua imensa capacidade de competir vitoriosamente no mercado externo como grande fornecedor de commodities, por exemplo – depende da segurança, eficácia e prontidão de portos e terminais marítimos. Ou seja, a prosperidade do Brasil – em todas as suas dimensões, do puramente econômico até sua capacidade de diminuição das diferenças sociais que ameaçam nossa paz interior – está diretamente vinculada a nossa capacidade de proteger, operar e expandir nossas oportunidades navais (SILVA, 2008, p. 1).

Essa responsabilidade nacional na defesa da AJB cabe à MB, que para cumprir esta tarefa precisa dispor de um Poder Naval forte, balanceado e compatível com a grandiosidade desta imensa área marítima.

Para desempenhar o seu papel, a Marinha necessita não só de patrulhar sua área de jurisdição, mas também de realizar exercícios com as marinhas amigas, sendo que desta forma estará adestrando suas tripulações e divulgando sua bandeira no cenário internacional, porém, para que isto ocorra, é necessário o apoio do governo, esta idéia esta descrita no texto que se segue:

Não parece lógico nem prudente descurarmos dos diversos componentes do nosso poder marítimo, e muito menos deixar de alocar à Marinha do Brasil os recursos e os meios imprescindíveis para que ela possa não só atuar na vigilância e na proteção desse imenso patrimônio, mas também honrar os nossos compromissos internacionais, principalmente no momento histórico em que o nosso país pretende

ter, como merece, uma voz ativa no cenário internacional (CARVALHO, 2004, p. 3).

O mundo de hoje está cada vez mais competitivo. A grande busca por riquezas que propiciam o desenvolvimento de um Estado, tem se constituído numa obsessão mundial. Sem dúvidas, muitas destas riquezas encontram-se no mar, e a presença dos navios na AJB demonstra àqueles que se opõem às normas internacionais, que as águas brasileiras não estão abandonadas e possuem um dono muito bem aparelhado e preocupado com a preservação e exploração destas riquezas.

Neste sentido, foram elaborados dois documentos, um no nível do Ministério da Defesa, que foi a Estratégia Nacional de Defesa (END)<sup>6</sup> e o outro no nível do Comando da Marinha, que foi o Programa de Equipamento e Articulação da Marinha do Brasil (PEAMB), que consiste numa versão mais atualizada do Programa de Reparelhamento da Marinha (PRM), com atualização das necessidades dos meios previstas no PRM e a inclusão da parte de pessoal e infra-estrutura para atender as determinações da END. Esses documentos visam a uma reestruturação de nosso Poder Naval e incentivo a Indústria de Defesa, o que irá possibilitar a MB ter condições de se fazer presente, face aos novos desafios do século XXI.

Pode-se destacar nesses documentos a previsão da Marinha do Brasil da aquisição de submarino nuclear, que de acordo com o Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, atual Comandante da Marinha: “O submarino nuclear é simplesmente o **senhor dos mares**” (MOURA NETO, 2009, p.11, grifo do autor). Esta importância é explicada pelo texto abaixo:

Diferentemente dos submarinos convencionais os nucleares dispõem de elevada mobilidade. São fundamentais para a defesa distante das águas oceânicas (águas profundas). Por possuírem fonte virtualmente inesgotável de energia e poderem desenvolver altas velocidades, por tempo ilimitado, cobrindo rapidamente áreas geográficas consideráveis, são empregados segundo uma estratégia de movimento. (MOURA NETO, 2009, p.11)

Além do submarino a criação de uma esquadra no Norte do Brasil, próximo a foz do Amazonas, constitui-se num grande passo e muito contribuirá para ocupação das AJB. “Esta nova Esquadra teria por atribuições naturais defender a Amazônia pelo mar, além de proteger os interesses nacionais na área marítima situada ao norte de Natal-Dacar” (PESCE, 2009, p.106).

Outro ponto colocado é a aquisição e modernização de meios flutuantes, aéreos e de fuzileiros navais, a fim de aumentar o efetivo e substituir com novos meios aqueles que estão ficando ultrapassado, segundo metas de curto, médio e longo prazo. Sendo previsto a

---

<sup>6</sup> Disponível em: <<https://www.gcm.mb>>. Acesso em: 14 jun. 2009.

construção de alguns desses meios pela indústria brasileira, e serão utilizados para patrulha da grande área de responsabilidade do Brasil; mobiliar a esquadra do Norte; a atual Esquadra, que se encontra sediada no Rio de Janeiro; desenvolvimento de pesquisas; e substituir os atuais meios que irão ficar obsoletos em função do tempo (PESCE, 2009).

“Numa estimativa moderadamente conservadora, ao final da terceira década do século XXI a Marinha do Brasil poderia ser constituída por 140 ou 150 navios e por um número equivalente de aeronaves” (PESCE, 2009, p.107).

Entretanto, é de vital importância que a sociedade e as autoridades brasileiras entendam a necessidade do emprego das Forças Armadas e não fiquem somente na elaboração de documentos como a END. Que sejam repassados ao MD os recursos para que as estruturas necessárias para se executar o previsto nesses documentos sejam realizadas, que a indústria de defesa brasileira sofra um incremento, a fim de proporcionar as forças armadas condições de reaparelhamento independente do mercado estrangeiro. Nesse sentido, não há dúvidas de que a grandiosidade da extensão dos mares e a infinidade de riquezas nele existente terão sua soberania mantida por uma Força capaz de cumprir sua missão. Com certeza as futuras gerações irão agradecer.

## 5 CONCLUSÃO

As resoluções advindas da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar propiciaram uma regulamentação jurídica de determinação dos limites, que demarcam as áreas marítimas de jurisdição dos Estados. Embora não tenha sido assinada por todos os Estados, porém, mesmo assim essa convenção tem o reconhecimento internacional e é um importante instrumento político nos assuntos relacionados à utilização pacífica dos oceanos, ou seja, o costume tem mostrado que suas determinações têm sido utilizadas como baliza para os debates sobre esse assunto.

Coube ao Brasil, o estabelecimento de vários dispositivos em sua legislação para orientar o tratamento e ordenamento deste assunto, que servirão de marco para o desenvolvimento de um sistema marítimo, um fato atual que pode ser utilizado para exemplificar é o processo de concessão para exploração do pré-sal.

As explorações das riquezas marítimas devem ser realizadas de forma inteligente, para que não se esgote, e constitua-se numa grande fonte de recursos, ajudando cada vez mais o desenvolvimento do Brasil.

A criação do LEPLAC proporcionando o estabelecimento do limite externo da nossa PC, além das 200 milhas, supervisionado pela CIRM, demonstra a preocupação em defender os interesses brasileiros na manutenção das riquezas marítimas. Ainda sendo possível destacar o intercâmbio brasileiro com os Estados africanos, no levantamento de suas plataformas continentais, projetando o Brasil no cenário internacional, como um Estado que domina os estudos sobre o levantamento da PC,

Neste trabalho, foram comentadas apenas algumas das várias riquezas levantadas pelo LEPLAC e disponíveis no ambiente marinho, porém a importância que o petróleo, pescado, nódulos polimetálicos, o turismo e lazer e transporte marítimo exercem no mundo globalizado, fazem com que os recursos advindos do mar possam alavancar o crescimento do Estado brasileiro, seja na descoberta de novos poços, caso do Pré-sal, ou na exploração dos nódulos, ou no desenvolvimento do setor pesqueiro, grande gerador de emprego, ou na implantação de uma política de transporte de carga, que além de trazer divisas tem uma importância na reserva estratégica, que a marinha mercante se transforma nos tempos de beligerância para o Poder Naval e no papel de divulgação que o turismo e o lazer são capazes de exercer na sociedade.

A Marinha do Brasil vem se preocupando a tempo com a necessidade de se ter muito bem definida a nossa AJB, com o levantamento da nossa plataforma continental, onde

foi fundamental o apoio da Petrobrás. Porém não basta determinarem os nossos limites, pois, eles não existem fisicamente, o que torna importante é a sua ocupação, mostrando a bandeira brasileira. Para isso, uma correta preparação do Poder Naval, se faz obrigatório, e temos com a divulgação da END, somado com o PEAMB, o caminho utilizado pela MB, juntamente com o MD, para estruturar o Poder Naval a fim de cumprir sua missão de defender as nossas riquezas marítimas, para propiciar um futuro melhor para as gerações de brasileiros que estão por vir.

Embora os recursos advindos do mar possam gerar desenvolvimento socioeconômico para o Estado, persiste a situação de pouco reconhecimento de seu valor por parte da sociedade brasileira, assim como a necessidade de assegurar a soberania nacional sobre esta imensa região.

Muito já se foi feito e há muito por fazer. As indústrias pesqueiras, petrolíferas e outras precisam de incentivo para continuar no seu processo de evolução. Tem que ser realizado um planejamento estratégico da matriz de transporte, para que potencialize o modal marítimo na busca da necessária redução do custo Brasil, para alavancar a projeção brasileira no cenário internacional.



## REFERÊNCIAS

ARTHOUS, Alan Paes Leme. **Cenário Energético Brasileiro**. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v.126, n.10/12, p. 93-107, out./dez. 2006.

BRAGA, Cláudio da Costa. **A guerra da lagosta**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2004. 194 p.

BRASIL. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 1985. 313 p. Versão em Língua Portuguesa com Anexos e Ata Final da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa: Paz e Segurança para o Brasil**. Brasília: 2008. Disponível em: <<https://www.gcm.mb>>. Acesso em: 14 jun. 2009.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira**. Brasília: 2009. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/secirm/leplac/platcont.htm>>. Acesso em: 21 jun. 2009.

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

GOULART, Rubeny. **Todos os rios levam à navegação de cabotagem**. 2004. Disponível em: <<http://www.revistacustobrasil.com.br/pdf/06/Rep%2004.pdf>> Acesso em: 28 jun. 2009.

MOURA NETO, Julio Soares de Moura. A importância da construção do submarino de propulsão nuclear brasileiro. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.129, n.º. 04/06, p. 9-16, abr./jun. 2009.

OLIVEIRA, Carlos Tavares. **Modernização dos Portos**, São Paulo, Aduaneiras, 2000, p. 28 *apud* RECK, Melina Breckenfeld. Exportações, portos e parcerias público-privadas. Disponível em: <[www.cleveadvogados.com.br/arquivos/exportacoes-portos-ppp.rtf](http://www.cleveadvogados.com.br/arquivos/exportacoes-portos-ppp.rtf)>. Acesso em: 28 jun. 2009.

PALMA, Jorge J.C.; PESSANHA, Ivo B.M. **Revista Brasileira de Geofísica**. Vol. 18 n.º 3: São Paulo, 2000. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-261X2000000300017&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-261X2000000300017&script=sci_arttext)>. Acesso em: 16 jul. 2009.

PESCE, Eduardo Italo. Marinha do Brasil: perspectivas. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.129, n.º. 04/06, p. 104-120, abr./jun. 2009.

RECK, Melina Breckenfeld. **Exportações, portos e parcerias público-privadas**. 2004. Disponível em: <[www.cleveadvogados.com.br/arquivos/exportacoes-portos-ppp.rtf](http://www.cleveadvogados.com.br/arquivos/exportacoes-portos-ppp.rtf)>. Acesso em: 28 jun. 2009.

SERAFIM, Carlos Frederico Simões. **A Política Nacional para os recursos do mar e a Política Marítima Nacional**. Rio de Janeiro, 2009. Palestra proferida na EGN em: 16 mar. 2009.

SERRA, Celso Morais Peixoto. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira – LEPLAC**. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/secirm/leplac/platcont.htm>>. Acesso em: 18 jun. 2009.

SILVA, Francisco C. Teixeira da. **A Amazônia Azul: de volta ao mar!** 2008. Disponível em: <[http://www.tempopresente.org/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1215](http://www.tempopresente.org/index.php?option=com_content&task=view&id=1215)>. Acesso em: 18 jun. 09.

SILVEIRA, Rayder Alencar. **Amazônia Azul: riqueza desconhecida?** Rio de Janeiro, 2004. Palestra proferida na EGN em: 25 nov. 2004. 4 p.

SOUZA, Kaiser G. Recursos minerais marinhos além das jurisdições nacionais. **Revista Brasileira de Geofísica**. Vol. 18 n<sup>o</sup> 3: p. 455 a 466, São Paulo, 2000. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-261X2000000300017&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-261X2000000300017&script=sci_arttext)>. Acesso em: 18 jun. 2009.

TILL, Geoffrey. Poder Marítimo: questões relevantes e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n<sup>o</sup>. 7, p. 8-31, jun., 2006. Disponível em: <<http://www.egn.mar.mil.br/revistaEgn/junho2006/04-poderMaritimo.pdf>>. Acesso em: 23 jun. 2009.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *et al.* **Amazônia azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006. 305 p.