

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (AFN) José Luiz Sabino Maia

O INCREMENTO DA MENTALIDADE MARÍTIMA DO POVO BRASILEIRO PARA
IMPACTAR NA ESTRATÉGIA MARÍTIMA

Rio de Janeiro

2021

CC (AFN) José Luiz Sabino Maia

O INCREMENTO DA MENTALIDADE MARÍTIMA DO POVO BRASILEIRO PARA
IMPACTAR NA ESTRATÉGIA MARÍTIMA

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso Superior.

Orientador: CMG (FN-RM1) Jorge Luís de Araujo Mello

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2021

AGRADECIMENTOS

Neste momento especial de minha carreira, gostaria de agradecer, primeiramente, a Deus, autor da vida e sem o qual não seria possível a realização do presente trabalho.

Aos meus pais, Edmar da Silva Maia (*in memorian*) e Aldeci Sabino (*in memorian*), que proporcionaram a minha educação, bem como a de meus irmãos.

À minha querida esposa Rosane, ao meu querido filho Felipe e aos meus queridos irmãos, pelo apoio incondicional e entendimento de minha ausência em momentos de dedicação à pesquisa, tendo-me oferecido o tempo suficiente para que pudesse dedicar-me à realização deste importante trabalho. Muito obrigado! Amo vocês!

Aos oficiais e praças do Comando do Pessoal de Fuzileiros Navais pelo apoio e orientações que foram fundamentais para o meu desempenho e resposta às pesquisas realizadas nesse período.

Ao corpo docente por toda dedicação e apoio em todas as fases de produção, em especial ao meu orientador, CMG (FN-RM1) Jorge Luís de Araujo Mello, e à equipe de MTA, CMG (RM1-T) Chiara e SO (Refº-ET) Rodrigues, que, mesmo distantes, não mediram esforços e tempo disponível para sanar dúvidas, auxiliar na direção de minhas pesquisas e aprimorar toda a produção deste trabalho.

Por fim, de maneira geral, agradeço a todos que direta ou indiretamente tornaram possível a construção e produção desta monografia.

RESUMO

Este trabalho objetiva tratar da importância da consolidação da mentalidade marítima na sociedade, com o propósito de efetivar políticas nacionais de defesa de águas territoriais brasileiras. Diversas razões fizeram com que o País voltasse a sua atenção para o desenvolvimento do interior. O mar, diante disso, que havia sido protagonista no descobrimento e, também, na consolidação da independência, esteve, durante algum período, negligenciado. A consolidação do conceito de Amazônia Azul, por sua vez, significou restabelecer e ressignificar a compreensão da sociedade brasileira acerca da relevância representada por esse território marítimo rico, diverso e exclusivo do Brasil. Trata-se, portanto, de região equivalente à superfície da floresta amazônica, dotada de recursos naturais com potencial de produzir riquezas estratégicas à nação. Existe, pois, a necessidade de exercer vigilância permanente e organizar proteção e defesa para esse manancial, devidamente outorgado ao País, há mais de duas décadas, pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Estabelece-se, assim, a preponderância do poder de dissuasão para preservar essa extensão territorial. Prevê-se, então, providências, aliadas a posturas estratégicas de defesa de interesses nacionais. O Poder Naval, por sua vez, precisa ser, permanentemente, preparado, motivado e equipado para cumprir com êxito essa missão essencial, precipuamente prevista no texto constitucional. Depreende-se, sobretudo, a importância de consolidar o entendimento nacional acerca de interesses marítimos, a fim de que a previsão e a destinação de recursos possam ser viabilizadas em nome de um Poder Naval dotado a contento para cumprir missões demandadas e prescritas.

Palavras-chave: Amazônia Azul. Mentalidade Marítima. Estratégia Marítima. Poder Marítimo e Poder Naval.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CCSM	Centro de Comunicação Social da Marinha
CIEFMAR	Comissão Interministerial sobre a Exploração dos Oceanos e Utilização dos Fundos dos Mares e Oceanos
CIRM	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CISMAR	Centro Integrado de Segurança Marítima
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
END	Estratégia Nacional de Defesa
LEPLAC	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
MB	Marinha do Brasil
MT	Mar Territorial
MN	Milha Náutica
ONU	Organização das Nações Unidas
PC	Plataforma Continental
PEM	Planejamento Estratégico da Marinha
PM	Poder Marítimo
PN	Poder Naval
PND	Política Nacional de Defesa
REVIZEE	Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva
SECIRM	Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
SisGAAz	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	7
2	ASPECTOS HISTÓRICOS.....	9
3	OS PRINCIPAIS ASPECTOS DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E A REGULAMENTAÇÃO DO MAR BRASILEIRO.....	13
4	A IMPORTÂNCIA DA AMAZÔNIA AZUL PARA O BRASIL.....	18
4.1	Vertente Econômica.....	19
4.1.1	Recursos Vivos: A pesca e a maricultura.....	20
4.1.2	Recursos Minerais.....	20
4.1.3	Recursos Energéticos.....	22
4.2	Vertente Científica.....	22
4.3	Vertente Ambiental.....	24
4.4	Vertente da Soberania.....	24
5	A MENTALIDADE MARÍTIMA DO POVO BRASILEIRO.....	25
6	A MARINHA DO BRASIL NA DEFESA DOS INTERESSES NACIONAIS NO MAR.....	31
7	CONCLUSÃO.....	34
	REFERÊNCIAS.....	37

1 INTRODUÇÃO

A conscientização da sociedade brasileira acerca da relevância do mar para consubstanciar a estratégia marítima perpassa pela premissa de entender a correlação indissociável entre o mar e a consolidação da nação. Essa interação, que remonta ao período colonial, estabelece, por exemplo, a formação de grandes cidades e concebe, ainda, a instalação e o desenvolvimento do processo industrial no país. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a propósito, essa grandeza marítima alcança cerca de 7.367 km do território nacional.

Destaque-se, a propósito, que a vocação marítima portuguesa foi uma das grandes responsáveis pelo povoamento do Brasil (VIDIGAL *et al.*, 2006). Significa, pois, que o mar desempenhou papel importante na afirmação estratégica do território brasileiro, tendo em vista a sua continentalidade, tal qual destaca Reis, “O mar foi o espaço estratégico por onde o Brasil avançou para consolidar o processo de sua independência. O emprego da Esquadra foi uma forma inevitável de chegar a todos os propósitos do governo brasileiro” (REIS, 2014). O Decreto nº 10.544, de 16 novembro de 2020, por sua vez, que regulamentou o Décimo Plano Setorial para os Recursos do Mar, entretanto, destaca um período de afastamento do mar, em consequência de processos inerentes a opções de modelos de desenvolvimento e, ainda, da necessidade de ocupação do território brasileiro, momento em que os governos, gradativamente, priorizaram a consolidação terrestre, ou seja, a conquista do oeste, do Grande Rio e da Floresta Amazônica (BRASIL, 2020). Essa alternativa, portanto, negligenciou, em parte, a importância do mar que, outrora, desempenhara papel decisivo e preponderante na consolidação do território nacional. Esse viés histórico provocou, então, atraso considerável no desenvolvimento da conscientização do conceito de mentalidade marítima da nação. O período entre guerras, de 1918 a 1939, caracterizado por abandono à Marinha de Guerra e, ainda, por desaquecimento de toda a atividade relacionada ao mar, constitui-se outro fator decisivo para o esmorecimento da chamada mentalidade marítima (BRASIL, 2006). De acordo com Bakker (2014), no Brasil, outro dado que concorre para essa situação é a inexpressiva compreensão sobre a relevância do mar e, ainda, o desconhecimento da maioria a respeito de suas riquezas. Apenas uma pequena parcela da população, portanto, detém conhecimento acerca do potencial do imenso território marítimo controlado pelo país, além de todo o poder político, estratégico e econômico que ele representa.

De acordo com Vidigal *et al.* (2006), a mentalidade marítima de uma população pode ser definida como o estabelecimento da compreensão da dependência do mar como fator fundamental para a sua sobrevivência histórica. Nesse sentido, na busca por uma sinergia nacional, o Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040) passou a conceituar Mentalidade Marítima como elemento intangível, que, por ser assim, deve ser estimulado na sociedade brasileira, a fim de que seja possível atingir níveis elevados de conscientização da população e de lideranças de governo quanto à importância do Poder Marítimo para o progresso da Nação (BRASIL, 2020).

Outro fator relevante para o desenvolvimento de mentalidade seria estimular, na Educação Básica, o conhecimento sobre Defesa Nacional no Mar, de forma a propiciar conscientização, a fim de promover, de fato, a mentalidade marítima em médio e longo prazos a uma parcela significativa da população em fase de formação intelectual (BRASIL, 2020).

Fundamentado nessas premissas, então, este trabalho, por meio de pesquisa bibliográfica e documental, objetiva analisar a importância do mar para o Brasil e, ademais, o envolvimento da sociedade brasileira em assuntos vinculados ao uso do mar, sob, principalmente, a perspectiva econômica presente nessa extensa região marítima, sobre a qual o Brasil exerce jurisdição, a chamada “Amazônia Azul”; as atividades que a MB desenvolve em prol do desenvolvimento da mentalidade marítima da população brasileira; e, finalmente, a importância da sedimentação de mentalidade marítima para a defesa da Amazônia Azul.

Para alcançar esse objetivo, o trabalho é composto por uma introdução, cinco capítulos de desenvolvimento e uma conclusão. Apresenta-se, na introdução, conjunto de justificativas e motivações para realizar a pesquisa, assim como a descrição de capítulos que a constituem. Aborda-se, no primeiro capítulo, por sua vez, a importância do mar sob a perspectiva de fatores históricos. Descreve-se, no segundo capítulo, preceitos referentes à legislação que regulamenta o Mar Territorial, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental, além de um breve histórico da regulamentação do mar brasileiro, a fim de possibilitar maior compreensão da importância estratégica de regiões marítimas para o Brasil. Revela-se, no terceiro capítulo, pois, a importância da Amazônia Azul como potencial de prosperidade em benefício do País, expectativa de desenvolvimento e riqueza para futuras gerações, com destaque a aspectos econômicos, científicos, estratégicos e de defesa. Discorre-se, no quinto capítulo, a respeito da importância da construção de Mentalidade Marítima na população brasileira. Trata-se, no sexto capítulo, por sua vez, da atuação da Marinha do Brasil

em Defesa da Amazônia Azul, com ênfase na responsabilidade da MB em privilegiar esforços para proteger os interesses nacionais considerados as implicações estratégicas típicas de uma região de grande potencial econômico, que, conseqüentemente, atrai diversos atores cujos interesses perfazem-se, em princípio, desfavoráveis ao país. Depreende-se, assim, diante dessas premissas, ainda mais relevante que a população brasileira desenvolva mentalidade marítima crítica e perspicaz, a contento para promover interação e compreensão sobre segmentos sociais, a fim de que, fundamentalmente, sejam disponibilizados recursos devidamente destinados a preservar e proteger a soberania e a riqueza nacional.

2 ASPECTOS HISTÓRICOS

O dia 22 de abril de 1500, data oficial da chegada de portugueses ao Brasil, certifica um acontecimento que foi possível devido à predisposição lusitana ao mar, traduzido na dedicação de D. Henrique, o infante, que foi um dos grandes responsáveis pela expansão marítima de Portugal (SOUZA, 1960).

O início da colonização portuguesa no Brasil foi marcado pela estreita relação com o mar, tendo em vista que, durante o período colonial, todo comércio era realizado por via marítima. Após o primeiro contato com o solo, por intermédio de Pedro Álvares Cabral e sua expedição, com a tomada de controle das terras, a Coroa Portuguesa priorizou a expansão comercial, efetivada na busca de matéria-prima passível de negociação na Europa. Ademais, registra-se que o pau-brasil, muito utilizado em tingimento de tecidos, notadamente devido à cor avermelhada, foi a primeira riqueza brasileira a ser comercializada por Portugal na Europa, viabilizada graças à utilização de vias marítimas (KOSHIBA; PEREIRA, 2003).

Segundo Fausto (2013), na primeira metade do século, após o declínio da atividade açucareira, a Coroa Portuguesa investiu em desbravar o interior da colônia. Agiu assim, pois, com organização de expedições armadas, denominadas Entradas e Bandeiras, que partiam da Capitania de São Paulo rumo ao sertão, com o objetivo de encontrar metais preciosos, além de aprisionar índios e quilombolas. Em 1696, entretanto, uma dessas expedições conseguiu encontrar jazidas de ouro nas regiões montanhosas de Minas Gerais, ensejando a ocupação do Vale do Ouro Preto, que marcou o início da atividade de mineração, que transformou a relação do Brasil com a navegação.

De acordo com Austregésilo (1950), com a chegada do metalismo, a navegação deixou de ser um transporte exclusivo de massas humanas para atender ao mercado

minerador, uma vez que o navio a vela passou a contribuir significativamente para o abastecimento da zona mineira. As embarcações traziam, da Europa, artigos de armamento, vestuário, calçado e vários adornos. Destaque-se que a navegação pré-metalismo operava em menores proporções, além de priorizar o segmento de envio de produtos à metrópole, em nome do pacto colonial, sem, no entanto, utilizar grandes escoltas. Após a descoberta do ouro, porém, houve a necessidade de militarizar as expedições, com o objetivo de oferecer segurança contra investidas de piratas e saqueadores.

No decorrer da segunda metade do XVIII, com a decadência da mineração, a atenção de Portugal voltou-se para a agricultura colonial, embora, durante todo período de mineração, a administração da metrópole agisse para não inviabilizar a produção agrícola. Percebe-se, assim, que o renascimento da agricultura recebeu incentivo do ciclo de mineração, uma vez que esse momento econômico contribuiu para a formação de um mercado interno e para o processo de interiorização do país, além de um natural afastamento do mar. Registre-se, à época, além disso, o baixo investimento em navegação, situação que se evidenciou ainda mais com o processo de Independência (KOSHIBA; PEREIRA, 2003).

Mencione-se, a propósito, que, a partir da Independência, a navegação no Brasil precisou, rapidamente, superar o emprego limitado a demandas comerciais, uma vez que a defesa de interesses nacionais demandava presença militar marítima expressiva e preponderante. De acordo com Vale (2002), ao proclamar a Independência, em 1822, o Brasil necessitava organizar uma força naval, capaz de enfrentar o poder marítimo de Portugal. O novo Estado, dessa forma, precisou recrutar diferentes embarcações de guerra que pairavam em seus portos. Ao constatar, porém, que nem todas poderiam ser incorporadas à frota, houve necessidade de reaparelhá-las. O governo, além disso, precisou adquirir alguns navios de comerciantes civis, dotados de capacidade para receber aparelhamento militar, a fim de cumprir a nobre missão de defender os interesses da nova nação (VALE, 2002). Com o posicionamento do Brasil como nação independente, vários conflitos foram deflagrados em diversas partes do território, principalmente nas regiões que registravam maior concentração de tropas portuguesas, como as províncias Cisplatina, Bahia, Piauí, Maranhão e Grão-Pará, situação, portanto, que demandava atuação da recém-criada Marinha do Brasil. Segundo Vale (2002), depreende-se que as guerras de independência se constituíram primeiras e relevantes ações militares da Marinha brasileira. Em 18 de novembro de 1823, a propósito, nas águas de Montevideú, a Esquadra do almirante inglês Thomas Cochrane, convocado pelo Império para

ser o primeiro almirante da Marinha brasileira, expulsou os últimos navios de guerra portugueses do território brasileiro.

Segundo César (2013), o papel transformador do mar, a sua importância econômica e estratégica não se limitou às terras brasileiras, uma vez que a navegação foi deveras relevante para todos os países da América, principalmente na região sul, na qual o comércio era mais intenso e, por isso, necessitava cada vez mais de vias marítimas para o transporte de produtos. A Guerra do Paraguai, por exemplo, ocorrida durante o Segundo Reinado, confrontou os países que formavam a tríplice aliança, Brasil, Uruguai e Argentina, contra o Paraguai, em um conflito militar que durou seis anos (1864-1870). A contenda foi motivada por disputas territoriais e, ainda, em nome de conquistas de autonomia para navegação.

A Guerra do Paraguai, apesar de possuir característica terrestre, visto que acontecia nos limites entre Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai, foi claramente influenciada pela facilidade brasileira de domínio marítimo, tanto logístico quanto tático, ocorridas na foz da bacia do Rio da Prata, o que possibilitou manter a integridade original do território nacional na parte Sul e Central do território brasileiro. O conflito ocorreu, em 1864, após o ditador Solano López assumir a presidência. O Paraguai, na ocasião, consolidava políticas econômicas nacionais, iniciadas em governos anteriores. Solano, no entanto, implementou um projeto expansionista, que objetivava anexar regiões pertencentes ao Brasil e Argentina, e, ainda, controlar a navegação na Bacia do Prata (CESAR, 2013).

O Paraguai era um país eminentemente agrário, ainda assim, Solano López buscou desenvolver o setor industrial paraguaio, principalmente a indústria bélica. O país, assim, alcançou período de ascensão econômica inédita em sua história. O ditador, porém, ciente das limitações, notadamente por não haver saída para o mar, ambicionava criar o "Grande Paraguai", controlando territórios que possibilitassem a passagem de seus produtos para o mercado mundial (KOSHIBA; PEREIRA, 2003).

Para Silva (2008), o primeiro destaque nos conflitos travados na Guerra do Paraguai foi a Batalha Naval de Riachuelo, ocorrida em dia 11 de junho de 1865, às margens do Riachuelo, um afluente do Rio Paraguai, na província de Corrientes, na Argentina. Nele, a Marinha brasileira destruiu grande parte da Marinha paraguaia. O objetivo foi assumir o controle da navegação dos rios da Bacia Platina, ao impor bloqueio que isolou o Paraguai. Com esse batismo de fogo, a Marinha do Brasil firmou ainda mais a sua importância

estratégica na defesa da soberania do país, ajudando a elevar o Brasil como a principal força da América do Sul.

A Marinha brasileira, após esse conflito, entrou em período de paz. Anos mais tarde, no entanto, o Brasil atuou em Grandes Guerras ocorridas no século XX. Em 1918, durante a Primeira Guerra Mundial, a força naval brasileira entrou em combate a partir do momento em que a campanha submarina alemã atingiu os navios mercantes brasileiros. Considera-se que o ataque foi motivado pelo compromisso assumido pelo Brasil em apoio à Tríplice Entente, composta por Estados Unidos, Inglaterra e França. O acordo determinava o envio de navios para patrulhar a costa africana entre Dakar e Gibraltar, com o objetivo de interceptar esquadras inimigas da Tríplice Aliança, formada pelo Império Austro-húngaro, Alemanha e Império Turco-otomano, que passassem pelo local, e, ainda, impedir que a guerra chegasse à América (BRASIL, 1997). Segundo Martins (1985), a Marinha brasileira chegou ao fim da Primeira Guerra constituída pelas unidades da Flotilha de Submersíveis, criada em 1914, formada por três pequenos submarinos e um tãnder de submarinos experimental, os navios adquiridos no Programa Naval de 1906, além de alguns exemplares mais antigos, remanescentes das aquisições realizadas após a Revolta da Armada.

Registre-se, durante a Segunda Grande Guerra, que a Marinha brasileira enfrentava situação precária devido à falta de investimentos financeiros que, por sua vez, impediam seu reaparelhamento. Dessa forma, após o ataque do submarino alemão, em Sergipe, na noite de 21 de agosto de 1942, que afundou cinco navios mercantes, foi necessário que o país recebesse auxílio econômico norte-americano para que a força naval brasileira reunisse condições para entrar no combate e garantir a segurança de comboios que trafegavam entre o Caribe e Florianópolis. Coube à Marinha, ainda, a missão de transportar a Força Expedicionária Brasileira (FEB), criada em novembro de 1943, com objetivo de lutar em solo italiano, e impedir que navios furassem o bloqueio comercial à Alemanha (BRASIL, 1997). De acordo com Gama e Martins, a atuação do Brasil na guerra foi relevante na conquista de Monte Castello, local estratégico utilizado pelos alemães como base de defesa (GAMA; MARTINS, 1985).

Durante o século XX, o país continuou avançando para desbravar o interior, principalmente a região amazônica, a fim de explorar a borracha. O governo brasileiro, a propósito, devido a crescentes interesses internacionais pela região, decidiu implementar diversas políticas públicas de ocupação da porção oeste do território brasileiro. O objetivo era promover aumento populacional e integrar o restante do país. A exploração do mar, nesse

momento, foi colocada em segundo plano. No entanto, o interesse pela exploração ressurgiu, em 1968, com o uso sustentável do mar, motivado por interesses econômicos e científicos, culminando com a criação da Comissão Interministerial sobre a Exploração dos Oceanos e Utilização dos Fundos dos Mares e Oceanos (CIEFMAR). Além disso, em 1974, organiza-se a Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM). Essas medidas, por sua vez, possibilitaram o desenvolvimento de trabalhos de regulamentação, pesquisa, exploração e conservação do mar (BRASIL, 2013).

Depreende-se, pois, que, desde o início, o mar consubstancia-se aliado estratégico e econômico, pois, por intermédio dele, o Brasil nasceu e foi consolidado como um Estado de dimensões continentais, uma vez que o deslocamento terrestre se mostrava inviável para percorrer distâncias necessárias à consolidação da nação. Destaque-se, ainda, nesse período, a importância da atuação da Marinha para impedir a fragmentação do país e garantir a consolidação do território e da Independência. O desenvolvimento da sociedade e a necessidade de ocupação do território, entretanto, fizeram com que os governos voltassem o olhar mais para a parte terrestre na busca pela interiorização do país, diminuindo, assim, em parte, o incentivo ao uso do mar e, por conseguinte, postergando o desenvolvimento da mentalidade marítima.

3 OS PRINCIPAIS ASPECTOS DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E A REGULAMENTAÇÃO DO MAR BRASILEIRO

Segundo Beirão (2014), antes da Segunda Guerra Mundial, o Direito do Mar era apenas consuetudinário, ou seja, o mar territorial de um país era preservado pela capacidade do alcance de fogo que os canhões existentes em sua costa pudessem garantir. Esse costume consagrado, porém, era incompatível com a nova realidade, fundamentalmente em razão de descobertas acerca da potencialidade econômica que o mar oferecia e que poderia ser explorada além da distância consagrada por convenções firmadas em práticas ancestrais.

Após a Segunda Guerra Mundial, por sua vez, as descobertas de riquezas no mar fizeram crescer interesses de exploração desses recursos. A nova realidade mundial passou a exigir, portanto, legislação compatível com as transformações em curso e com os anseios de cada nação de explorar o mar, uma vez que disputas sobre regiões de pesca, aspectos políticos, econômicos, científicos e os ligados à preservação do ambiente passaram a assumir papel ainda mais relevante em discussões internacionais sobre o mar. As nações, diante dessas

situações, tentaram estabelecer ordenamento internacional que fosse aceitável à comunidade, justamente para resolver questões de uso desses recursos marinhos, levando, assim, à consolidação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). A CNUDM foi finalmente firmada em Montego Bay, na Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, após mais de nove anos de negociações, tornado-se, a partir de então, na principal referência política e jurídica para regulamentar o uso dos oceanos (CEMBRA, 2012).

Segundo Paim (2014), a CNUDM ficou conhecida como a “constituição do mar”, uma vez que passou a normatizar todos os aspectos do universo marítimo, delimitando fronteiras, estabelecendo regulamentos ambientais, investigação científica, comércio e resolução de conflitos internacionais envolvendo questões marinhas, além de se tornar importante instrumento empregado para manter a sustentabilidade de regiões oceânicas.

De acordo com Menezes (2015), a Convenção possibilitou normatizar a extensão do mar territorial, a dimensão da plataforma continental e da zona contígua. Estabeleceu, além disso, regras de uso sobre a zona econômica exclusiva, bem como reconheceu a liberdade de navegação em alto-mar. Delimitou, ainda, um espaço marítimo denominado de “Área” como patrimônio comum da humanidade, fundamentando, assim, o Direito do Mar. A nova realidade jurídica criada pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) passou a regulamentar todas as atividades humanas sobre uma região marítima superior a 70% da superfície da Terra. Esse importante instrumento jurídico foi ratificado por 165 países, incluindo o Brasil, que foi um dos primeiros a se tornar signatário (BRASIL, 2013).

Estabeleceu-se, ademais, por meio dessa convenção, que todos os recursos econômicos presentes na massa líquida, sobre o leito de mares e em solos marinhos, ao longo de uma faixa de até 200 milhas náuticas, são propriedades do Estado costeiro. O estabelecimento pela CNUDM de um Mar Territorial de 12 milhas, uma Zona Contígua adjacente, com a largura de 24 milhas náuticas a partir da linha de base¹, e uma Zona Econômica Exclusiva de 200 milhas náuticas, por sua vez, atendeu aos anseios das grandes potências em relação à capacidade de deslocamento de suas forças navais, como também garantiu interesses econômicos de Estados, uma vez que eles obtiveram o direito de soberania

¹ Linha de base: É linha utilizada para se medir a largura do Mar Territorial. É definida pelo Estado costeiro em conformidade com as normas estabelecidas pela CNUDM. A Linha de Base normal, é a linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente, e a Linha de Base Reta une pontos apropriados onde a costa apresente recortes ou reentrâncias profundas (BRASIL, 2013, p.56).

para explorar e exportar recursos naturais em suas respectivas zonas econômicas exclusivas. A CNUDM estabeleceu também que a Plataforma Continental (PC), que é o prolongamento natural da massa terrestre desse Estado, compreendendo o leito e o subsolo de regiões submarinas, estendendo-se além do Mar Territorial, poderia alcançar até 200 milhas náuticas (BAKKER, 2014).

O Mar Territorial é um espaço marítimo no qual o Estado possui absoluta soberania. Essa zona corresponde a 12 milhas náuticas de largura, medidas com base em linhas de referência. Reconhece-se, no Mar Territorial, o direito de Passagem Inocente² (BRASIL, 2013). A Zona Contígua (ZC), que também possui 12 milhas náuticas de largura, é contada com base no limite do Mar Territorial. O Mar Territorial, somado a ZC, contabiliza 24 milhas de largura. Na Zona Contígua, o Estado pode exercer jurisdição para adotar medidas de vigilância e fiscalização sobre o cumprimento de regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários. O Estado costeiro está legitimado a atuar nesse espaço de forma a evitar e reprimir a infração a essas leis e regulamentos (MENEZES, 2015).

A Zona Econômica Exclusiva, que se estende até as 200 milhas náuticas, resume-se a um espaço marítimo em que o Estado está autorizado a explorar economicamente. Na ZEE, por sua vez, é assegurado a navios de outras bandeiras o direito de liberdade de navegação, além de que o Estado costeiro poderá autorizar a pesquisa científica a outros países (BRASIL, 2013).

Segundo Menezes (2015), a CNUDM permitiu que, na ZEE, o Estado costeiro consagrasse direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e administração de todos os recursos naturais de águas sobrejacentes ao leito, de subsolo marinho e outras atividades com vistas à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia com uso de água, de correntes e de ventos, podendo também realizar visitas, inspeção, apresamento e medidas judiciais para garantir o cumprimento de leis e regulamentos por ele adotados, em conformidade com a Convenção. Quanto ao exercício de Jurisdição na ZEE, a CNUDM garante ao Estado costeiro o direito exclusivo de desenvolver a investigação científica marinha, promover a proteção e

² Passagem Inocente: A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar prevê o direito de passagem como uma garantia fundamental, prescrevendo apenas que o Estado costeiro pode adotar leis e regulamentos disciplinando a passagem, mas sem impor taxas, dificuldades de ordem administrativa, proibindo, pois, qualquer discriminação de direito ou de fato para seu exercício. A passagem, que deve ser rápida e contínua, como a navegação pelo mar territorial, com o fim de atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores, fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores, dirigir-se para as águas interiores ou delas sair nem fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias, não podendo ser prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. (MENEZES, 2015, p.94).

preservação do meio marítimo, como construir, autorizar e regulamentar a construção, a operação e a utilização de ilhas artificiais e de todas as instalações e estruturas.

A CNUDM definiu que a Plataforma Continental correspondesse à continuação natural da formação geológica do continente do Estado costeiro. O direito de soberania que o Estado costeiro possui em sua Plataforma Continental é limitado, uma vez que somente poderá ser exercido em situações de exploração e aproveitamento de recursos naturais. Paim (2014) reitera assim:

A CNUDM dispõe que o Estado costeiro possui direitos de soberania sobre a plataforma continental, para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais (artigo 77, § 1º), direitos esses que são exclusivos, isto é, somente podem ser explorados pelo Estado costeiro ou sob o seu consentimento (artigo 77, § 2º), e, ainda, são independentes de ocupação, real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa (artigo 77, § 3º). De acordo com a CNUDM, o Estado costeiro também exerce jurisdição sobre as ilhas artificiais, as instalações e as estruturas sobre a plataforma continental (artigo 80,c/c artigo 60), as atividades de perfuração (artigo 81), a colocação de cabos e dutos (artigo 79), a pesquisa marinha científica (artigo 238) e a proteção e preservação ambiental (artigo 208, §§ 1º e 2º) (BEIRÃO; PEREIRA), PAIM, 2014, p.319).

Em sua Plataforma Continental, então, o Estado costeiro possui o direito exclusivo para explorar e aproveitar riquezas naturais do leito do mar e subsolo, que abrangem recursos minerais e outros não vivos, bem como espécies vivas sedentárias, que estejam imóveis ou que se movimentem, estabelecendo, pois, contato físico regular com o leito ou subsolo marinho (BRASIL, 2013).

A CNUDM prevê, ainda, outras duas zonas marítimas: o alto-mar e a Área, ambas localizadas fora dos limites da jurisdição de Estados.

O alto-mar é definido pela CNUDM como todas as partes não incluídas na ZEE, no mar territorial ou em águas interiores de um país. No alto-mar, por sua vez, impera a liberdade de navegação, sobrevoos, colocação de cabos, dutos, ilhas, pesca, investigação científica, sendo, portanto, definido como espaço coletivo comum, no qual todos os países possuem direitos absolutamente iguais e, portanto, não existe a possibilidade de valer-se de qualquer direito preferencial que não esteja consagrado na Convenção (MENEZES, 2015).

A Área é um espaço marítimo situado além da plataforma continental, ou seja, fica além da jurisdição dos Estados costeiros. Na Área, o direito de exploração do leito do mar e do subsolo pertence à humanidade, com a definição clara de uso para fins pacíficos. O controle e a regulamentação desse espaço, então, considerado patrimônio da humanidade, está sob a responsabilidade da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (BRASIL, 2013).

Com relação à regulamentação do mar brasileiro, para que esse feito acontecesse, foi necessária a criação de um órgão que desenvolvesse a formulação da política brasileira sobre a exploração e o aproveitamento do fundo do oceano além da Plataforma Continental. Concebeu-se, pois, em 1968, a Comissão Interministerial sobre a Exploração e Utilização dos Fundos dos Mares e Oceanos, a CIEFMAR. Organizou-se, logo depois, em 1974, a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), coordenada pela Marinha e formada por representantes de diversos ministérios e instituições, cujo objetivo era coordenar as ações e programas vinculados ao uso de maneira racional do mar, na região de jurisdição brasileira, firmando, assim, o caminho para a consecução da Política Nacional para os Recursos do Mar, a PNRM (BRASIL, 2013).

Coube à CIRM, por sua vez, a tarefa de defender com cuidado os interesses da população brasileira referentes às riquezas advindas do mar para o presente e futuro de gerações. Houve necessidade, para isso, de reunir esforços em todo o país a fim de quantificar a área oceânica brasileira além das 200 milhas (BRASIL, 2013). Um dos trabalhos essenciais realizados pela Comissão foi o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), instituído pelo Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, com a finalidade de estabelecer o limite exterior da Plataforma Continental. Traduziu-se, pois, em trabalho de grande relevância, desenvolvido por quase dez anos, que possibilitou ao Brasil anexar ao território uma imensa região marítima que se estende por toda a costa, englobando também as áreas situadas no entorno das ilhas de Fernando de Noronha, Trindade e Martins Vaz, Atol das Rocas e São Pedro e São Paulo. O esforço empreendido pela CIRM permitiu delimitar um espaço que hoje se conhece como Amazônia Azul (BRASIL, 2013).

O conceito de Amazônia Azul, a propósito, foi utilizado para suscitar a população brasileira para a importância do mar, tendo em vista a dimensão e a diversidade de riquezas minerais e biodiversidade nela existentes à semelhança da Amazônia Verde (CEMBRA, 2019).

Amazônia Azul, portanto, é uma região que abrange a superfície do mar, as águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos, que se projeta desde o litoral até o limite exterior da plataforma continental brasileira (CEMBRA, 2019).

O Brasil, desde a promulgação da Lei nº 8.617 de 1993, exerce plena soberania na sua região marítima, incluindo o leito e o subsolo marinhos, bem como o espaço aéreo sobrejacente, conforme estabelecido pela CNUDM. Para o estado brasileiro, a soma do Mar Territorial com a Zona Economicamente Exclusiva, juntamente com a Plataforma

Continental, consubstancia-se em área de 4,5 milhões de quilômetros quadrados, repleta de riquezas minerais, de recursos vivos e não vivos e de energia renovável. Acresce-se ao país, pois, um domínio com mais de 50% de extensão territorial (BAKKER, 2014). A definição do limite exterior da plataforma continental se revela como importante herança para estabelecer o futuro de gerações de brasileiros, que terão ampliadas as possibilidades de descoberta de campos petrolíferos, de exploração da biodiversidade marinha e de benefícios advindos de recursos minerais encontrados em grandes profundidades. (BAKKER, 2014).

A regulamentação do mar brasileiro, portanto, propiciou o acesso a recursos existentes em uma imensa área marinha. Ademais, consagra-se em oportunidade para suscitar na sociedade brasileira o interesse por temas relacionados ao mar e, ainda, revelar que a exploração de recursos na Amazônia Azul, desde que realizada de maneira sustentável, perfaz-se em garantia de manancial de riquezas naturais para futuras gerações.

4 A IMPORTÂNCIA DA AMAZÔNIA AZUL PARA O BRASIL

A regulamentação do mar por meio da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) contribuiu significativamente para o surgimento do conceito de Amazônia Azul, devidamente destacado pelo almirante Roberto de Guimarães Carvalho, então Comandante da Marinha, em artigo redigido para o jornal Folha de São Paulo. Desde então, essa concepção foi adotada pelo Brasil para identificar o espaço marítimo correspondente ao somatório das áreas da Zona Econômica Exclusiva e do prolongamento da Plataforma Continental, pleiteada à Comissão de Limites da Plataforma Continental da Organização das Nações Unidas (BAKKER, 2014). O conceito de Amazônia Azul, então, foi estabelecido com a finalidade de despertar a sociedade brasileira para a importância estratégica da área marítima sob jurisdição do Brasil. Buscou-se, assim, ao traçar um paralelo de referência entre o mar e a região amazônica, salientar que o território marítimo brasileiro possui dimensões e riquezas equiparáveis à floresta amazônica e, dessa maneira, representa cerca de metade da região terrestre nacional, permitindo, assim, que a população consiga dimensionar a importância dessa região marítima, graças, sobretudo, à popularização da Amazônia Verde no cenário midiático nacional e internacional (BAKKER, 2014). A expressão Amazônia Azul, portanto, corrobora para renovar a imagem do Brasil, associado a um país continental, contribuindo para promovê-lo, também, ao patamar de nação oceânica (BRASIL, 2013).

Depreende-se, então, diante dessa relevância, que o mar deva ser percebido pela sociedade brasileira como região estratégica fundamental, notadamente para o fortalecimento de inserção do país no concerto de nações, uma vez que se trata de uma nova fronteira científica e econômica da humanidade, utilizado, dentre outros, como meio de comunicação, fonte de subsistência, desenvolvimento e preservação do ambiente (BARBOSA JÚNIOR, 2020). A Amazônia Azul, ademais, deve ser vista como região que contempla uma gama de capitais, além de incorporar diversas atividades econômicas *onshore* e *offshore*, como acontece nos casos de exploração de petróleo e gás (P&G), de turismo, de pesca e aquicultura, de construção e reparação naval e de construção e reparos de portos, o que possibilita geração de renda para milhares de trabalhadores envolvidos nessas atividades direta ou indiretamente (MENEZES, 2015).

Projeta-se, diante desse potencial de prosperidade, a implementação de uma estratégia nacional para uso econômico e sustentável desse importante espaço marítimo. De acordo com o PEM 2040, portanto, a área marítima brasileira denominada Amazônia Azul passou a ser vista sob quatro vertentes principais, a saber: econômica, científica, ambiental e a de soberania (BRASIL, 2020).

4.1 Vertente Econômica

O mar sempre exerceu influência decisiva na história. Constituiu-se, pois, fator relevante e crucial para a sobrevivência e o desenvolvimento de povos. Segundo Bakker (2012), as riquezas existentes no mar podem ser abordadas segundo três aspectos principais: os recursos vivos, os recursos minerais e os energéticos.

A nova fronteira econômica está nos mares, especificamente na chamada “economia azul”, uma concepção que oferece uma perspectiva do mar e da costa como nova origem de progresso econômico, criação de emprego e de investimento, desde que seja realizado com utilização inteligente, correta e sustentável dos recursos naturais existentes. Essa abordagem contempla, assim, diversos setores, tais como a pesca, o turismo, o transporte marítimo, as energias marinhas, a biotecnologia marítima e a construção naval (BARONCINI, 2020).

Segundo Marques (2020), o Brasil dispõe de enorme potencial em termos de desenvolvimento econômico por intermédio do mar, uma vez que possui uma das maiores zonas econômicas exclusivas, com mais de 3,6 milhões de km² de área, além de deter condições extraordinárias para as energias *offshore*, quer fósseis ou renováveis, planos de

águas interiores extremamente férteis para a produção aquícola, hidrovias que podem mudar completamente o transporte no país, recursos naturais que demandam ser transportados por via marítima, a fim de que possam ser exportados, potencializando, em muito, as oportunidades de desenvolvimento do setor portuário brasileiro.

4.1.1 Recursos vivos: A pesca e a Maricultura

A pesca se estabelece como uma das mais antigas atividades do homem em relação ao mar. Perfaz-se em considerável importância em todo o mundo como fonte de alimentos, emprego e renda para vários segmentos econômicos, além de contribuir para o desenvolvimento de outras atividades de forma indireta, especialmente na transação comercial de pescados e na elaboração de insumos básicos (CEMBRA, 2019). O crescente desenvolvimento da tecnologia de pesca, por meio de novas técnicas de detecção e de uso adequado de métodos de captura, propiciou, nos últimos anos, o crescimento considerável no volume de pesca mundial, alcançando, aproximadamente, 82 milhões de toneladas por ano, de acordo com o CEMBRA. O Brasil, apesar de sua extensa área litorânea, participa com pouco mais de 0,5% do total do que é produzido no mundo, o que equivale a algo em torno de 540 mil toneladas (CEMBRA, 2019).

Uma alternativa bastante viável para equilibrar a produção de pescados por captura tem sido a produção por meio da maricultura, que trata da criação de espécies marinhas em áreas específicas. Essa técnica, que se desenvolve recentemente, apresenta crescimento acentuado e se estabelece como excelente alternativa à pesca predatória. A modalidade pode, ainda, auxiliar para recompor populações de espécies de peixes ameaçadas por pesca excessiva, além disso, serve para auxiliar na prospecção de alimentos de qualidade superior a preços mais baixos (CEMBRA, 2019).

O Brasil dispõe de enorme potencial em suas diversas lagoas para programar projetos de criação de espécies marinhas. Atualmente, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Alagoas, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Pará desenvolvem programas de criação de ostras, mexilhões e camarões (CEMBRA, 2019).

4.1.2 Recursos Minerais

A Petrobras e a Marinha do Brasil executaram, por meio do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), um extenso trabalho para estabelecer os limites da Plataforma Continental, ou seja, além das 200 milhas náuticas. Esse

plano propicia, ainda, que o país exerça, de forma efetiva, direitos referentes à soberania quanto a exploração e aproveitamento de recursos naturais do leito marinho e do subsolo ao longo de toda extensão do seu território submerso. Destinou-se, para isso, navios subordinados à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), além de contratar embarcações estrangeiras, dotadas de tecnologia de ponta. O direito de soberania nessa região é essencial para o Brasil, notadamente diante da diversidade de recursos disponíveis. A CIRM lançou, em 1997, a propósito, o Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental (REMPLOC) (BRASIL, 2013).

Identificou-se, durante a etapa de análise, mais de 150 minerais com grande valor econômico, com destaque para areia e cascalho, carbonato de cálcio, fosforita, depósitos de carvão, hidratos de gás e depósitos de sais compostos por potássio, cloro, magnésio, cálcio e outros elementos químicos importantes, que devem ser explorados, estritamente submetidos a protocolos ambientais. Para realizar o levantamento da “Área”, como é denominado o fundo marinho e seu subsolo, localizados além dos limites da Plataforma Continental, a Marinha organizou o Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA) (BRASIL, 2013).

Foram encontradas, durante o levantamento realizado pelo PROAREA, reservas de minérios nas proximidades do limite exterior da Plataforma Continental brasileira, mais propriamente nas cadeias de montanhas submersas conhecidas como Elevação do Rio Grande, Cadeia Vitória-Trindade e no entorno do Arquipélago de São Pedro e São Paulo. Os minérios encontrados nessa região poderão ser empregados, por exemplo, na indústria para fabricação de chips e condutores de Telecomunicações (BRASIL, 2013).

Um dos importantes recursos minerais encontrados no fundo marinho é o hidrocarboneto (petróleo e gás). No Brasil, com a descoberta dos chamados campos de pré-sal, a produção brasileira de petróleo no mar já superou a produção em terra e permite que o país caminhe para a conquistada autossuficiência. Até junho de 2021, de acordo com a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Bicomustível (ANP), os campos marítimos produziram 97,0% do petróleo e 82,5% do gás natural produzidos pelo Brasil. Destes, a produção do pré-sal correspondeu a 72,2% do total de petróleo nacional produzido (ANP, 2021).

De acordo com Bakker (2014), os nódulos polimetálicos constituem-se importante mineral encontrado no mar. Consustanciam-se corpos de forma quase esférica, compostos basicamente por manganês, além de níquel, cobre e cobalto. O carvão é mais um importante

recurso encontrado na natureza, utilizado em grande escala. Quanto ao carvão submarino, trata-se de um mineral estratificado que está presente em toda extensão da Plataforma Continental até o limite exterior. O carvão tem sido perfurado ao longo da margem sul do Brasil, sendo encontrado em profundidades de 700 a 800 m, camadas de carvão com espessura variável de até dois metros e sessenta e cinco centímetros (2,65 m), revelando ser reserva de elevado potencial econômico, que poderá ser utilizada no segmento de metalurgia (CEMBRA, 2019).

4.1.3 Recursos Energéticos

As alternativas energéticas que provoquem menos prejuízos ao ambiente têm se configurado em objetivo estratégico estabelecido por várias nações. Opta-se, pois, atualmente, por soluções sustentáveis que contemplem a utilização de fontes limpas e renováveis na geração de energia elétrica. A costa brasileira e as vastas áreas que englobam a Amazônia Azul oferecem condições para que haja um grande aproveitamento dessas energias renováveis, o que contribuirá para a ampliação de oferta de eletricidade, dentro de uma matriz energética limpa, diversificada e sustentável (CEMBRA, 2019).

A exploração da energia de marés, do gradiente térmico, e a energia de ondas, provenientes da massa líquida do oceano constituem-se fontes de energia renovável que poderão ser utilizadas para impulsionar atividades humanas em larga escala. Existem, no Brasil, vários projetos para a captação de energia de ondas e de marés, com a participação das seguintes universidades: Universidade Federal do Maranhão, Universidade Federal do Pará, Universidade Federal de Itajubá, Universidade Federal de Santa Catarina e Universidade Federal do Rio de Janeiro (CEMBRA, 2019). Outra fonte importante de energia originada das águas do mar é o deutério, também conhecido como hidrogênio pesado, dotado de grande potencial para substituir os combustíveis fósseis (BAKKER, 2012).

4.2 Vertente Científica

A Comissão Interministerial para Recursos do Mar coordena três importantes planos relacionados à Amazônia Azul, denominados Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC), Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) e Plano Setorial para Recursos do Mar (PSRM). Os três, por sua vez, preveem ações que privilegiem os programas científicos em busca de prospectar conhecimentos vinculados ao ambiente marinho, notadamente em preservação, uso racional de recursos e formação de recursos

humanos. O Brasil, fundamentado nesses planos, conseguiu inventariar o mar sob jurisdição nacional e incorporar extensa área marítima, sobre a qual o país exerce direitos exclusivos de soberania para a exploração e aproveitamento de recursos naturais que existam no leito e no subsolo marinho (BRASIL, 2013).

A pesquisa acadêmica, a propósito, recebe apoio dos novos navios de pesquisa da Marinha. Esses navios, por sua vez, viabilizam o acesso a riquezas encobertas e, dessa maneira, contribuem para a reiteração da soberania brasileira no mar. Destaca-se que durante a avaliação realizada na Plataforma Continental pelo REMPLAC, foram identificados mais de 150 minerais com grande valor econômico. Essa descoberta reafirma a relevância da pesquisa geológica e geofísica. O Plano Nacional de Mineração 2030, por sua vez, estabeleceu meta promissora, que será mapear 100% da Plataforma Continental até 2030. O estudo representará desenvolvimento significativo ao país em busca de ampliação de conhecimento geológico (BRASIL, 2013).

Pesquisas desenvolvidas por universidades, empresas privadas e pelo Serviço Geológico do Brasil encontraram quantidade expressiva de areia quartzosa e cascalhos ao longo da margem continental brasileira. Esse material pode ser utilizado tanto na construção civil como em reconstrução de praias (CEMBRA, 2019).

As pesquisas vinculadas a potencialidades energéticas, principalmente advindas do mar, demonstram perspectivas positivas para que se estabeleçam fundamentos de desenvolvimento sustentável em produção de energia. Em 2012, por exemplo, foi iniciado um projeto-piloto no Porto de Pecém, no estado do Ceará. Entrou em operação, pois, a primeira usina de ondas do Brasil, com o objetivo de produzir em torno de 100 quilowatts (kW), suficientes para o abastecimento de energia ao principal porto cearense e a algumas residências localizadas no entorno. Estima-se que o Brasil, devido à extensão litorânea, possa suprir 15% de sua demanda energética com a utilização de ondas para a devida conversão em energia elétrica (BRASIL, 2013).

Segundo Beirão *et al.* (2020), estudos realizados demonstram que os organismos vivos marítimos se desenvolveram e, assim, foram capazes de se adaptar a ambientes com características distintas de temperatura, oxigenação, pressão e luminosidade. A resistência desses organismos marinhos levou a estudos conclusivos de que alguns deles podem ser transformados em substâncias que poderão fomentar indústrias de cosméticos e fármacos, notadamente aplicados em desenvolvimento de drogas para combater o câncer, além de

insumos próprios à produção de alimentos e, até mesmo, para a transformação de biocombustíveis.

4.3 Vertente Ambiental

O desenvolvimento, em todo o mundo, muitas vezes implementado de maneira acelerada e desordenada provoca, cada vez mais, prejuízos ambientais, com perdas de recursos naturais. No Brasil, diante de extensão territorial rica e diversa, a exuberância da fauna e da flora, além da extraordinária rede de bacias hidrográficas, propiciou a propagação, por muito tempo, de que esses recursos naturais seriam intermináveis, ainda que a exploração da natureza ocorresse de forma predatória. O desenvolvimento sustentável de recursos marinhos, a propósito, deverá priorizar a preservação de recursos vivos, por meio da limitação de efeitos negativos diretos e indiretos, de modo a preservar o equilíbrio espacial e temporal do ecossistema marinho (CEMBRA, 2019). Os ecossistemas costeiros do Brasil são altamente produtivos e funcionam como áreas de desenvolvimento, proteção e alimentação para várias espécies, porém esses espaços têm sido duramente afetados pelo crescimento populacional e industrial que avança pelo litoral (CEMBRA, 2019).

O grande desafio do desenvolvimento sustentável, portanto, encontra-se na administração de conflitos gerados pela premência de crescimento econômico em oposição à necessidade de preservar recursos ambientais, com o objetivo de alcançar a sustentabilidade, além de efetivar a exploração racional desses recursos (CEMBRA, 2019).

4.4 Vertente da Soberania

A CNUDM confere aos Estados costeiros direitos e deveres sobre suas regiões marítimas. A garantia da soberania no mar territorial brasileiro, portanto, é fundamental para o aproveitamento de suas potencialidades. O Brasil, nesse contexto, encontra-se diante de grandes e novos desafios quanto ao emprego do Poder Naval na segurança e defesa da Amazônia Azul, notadamente em razão da extensão e da dimensão das águas jurisdicionais brasileiras e de recursos que deverão ser empregados na execução dessas missões.

O mar, para o Brasil, desempenha papel estratégico, uma vez que é possível extrair das reservas do pré-sal, cerca de 97,0% do petróleo e 82,5% do gás natural (ANP, 2021). Além disso, são escoados mais de 95% do comércio exterior brasileiro por vias marítimas. Essa realidade, no entanto, revela alguma vulnerabilidade, pois, caso haja alguma

interferência nessa rota comercial, o país poderia sofrer prejuízos na economia (BRASIL, 2013).

A fiscalização de direitos jurisdicionais estabelecidos pela CNUDM, portanto, requer do país a existência de meios para que seja realizada a salvaguarda de interesses nacionais no âmbito do mar territorial brasileiro. Daí a importância de ações da Patrulha Naval realizada pela Marinha, além de constante aprimoramento no sistema de vigilância, a fim de fiscalizar e acompanhar o tráfego de navios mercantes, combater ilícitos, orientar embarcações que necessitem de apoio, eliminar ou reduzir efeitos de incidentes que venham a poluir o ambiente marinho, atuar na salvaguarda da vida humana, em especial no resgate célere de pessoas e na prevenção de danos causados por fenômenos naturais extremos. A Marinha, nesse contexto, desenvolveu o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, o SisGAAz, a fim de detectar prováveis ameaças e situações que demandem resposta imediata do Estado brasileiro (BRASIL, 2013).

A preponderância estratégica da Amazônia Azul para o Brasil, portanto, requer o pleno exercício de direitos de soberania e, para isso, o país precisa dispor de uma Marinha adequadamente equipada com meios modernos, a fim de que seja possível e efetivo resguardar segurança e executar vigilância constante na extensa área marinha sob sua jurisdição, adotando medidas necessárias à conservação e à gestão de recursos vivos e não vivos na coluna d'água, solo e subsolo.

5 A MENTALIDADE MARÍTIMA DO POVO BRASILEIRO

No decorrer da história, o mar, estrategicamente, sempre significou elemento de projeção sobre o território nacional. Grande parte das ameaças que o país sofreu contra a sua integridade e soberania, notadamente durante o processo de consolidação da independência, adveio do mar. A solidificação da mentalidade marítima da população brasileira e o impacto dela na estratégia marítima estão diretamente vinculados à capacidade de compreender as potencialidades e condições do país, além da indissociável relação entre o mar e a prevalência constitutiva do Estado brasileiro. É necessário, pois, primar por reflexão fundamentada em especificidades que remontam à herança colonial, à formação da república, ao desenvolvimento industrial e, ainda, às peculiaridades geográficas, com o devido destaque à magnitude litorânea, que totaliza 7.3 mil km do território.

Constata-se, ao longo do século XX, a opção desse Estado por ocupar o interior continental e confirmar as fronteiras estabelecidas. Essa priorização institucional-federativa significou, durante algum tempo, distanciamento relativo do mar. Adicione-se, então, o período entre as duas Grandes Guerras, que imputou outros obstáculos às atividades marítimas, principalmente por diminuir o fluxo de comércio marítimo entre os países envolvidos no conflito e, ainda, por prejuízos causados pela guerra submarina, que ocorria de maneira indiscriminada. Após a Segunda Guerra Mundial, a participação do Brasil no transporte marítimo de forma mais efetiva foi inviabilizada pelo Plano *Marshall*, que foi um plano de governo dos Estados Unidos da América que ajudou na reconstrução da Europa pós Guerra. Cooperou também para o período de distanciamento do mar o fenômeno da marcha para o interior do país, incentivada, por exemplo, pela construção de Brasília para ser a capital do país. Verifica-se, além disso, o crescimento da indústria automobilística, que, naturalmente, indicou a prioridade de investimento em transporte rodoviário em todo território nacional. Essa escolha, por sua vez, significou, gradativamente, a redução da atividade de navegação costeira em grande parte do território brasileiro (VIDIGAL *et al.*, 2006).

O Estado brasileiro, envidou esforços para estimular o desenvolvimento da indústria naval e otimizar a frota mercante nacional, tanto na construção de navios como na realização de reparos navais. Houve, no início de 1960, a determinação de alargamento horizontal da construção naval. A navegação de longo curso pôde, por sua vez, aproveitar a concessão de incentivos a navios de bandeira brasileira para o transporte de cargas governamentais. Essa medida permitiu que empresas brasileiras pudessem competir no segmento mercante internacional. Os armadores nacionais, a propósito, obtiveram a possibilidade de usufruir de generosos recursos oriundos de financiamentos, com o propósito de fomentar a atividade e permitir a expansão da indústria naval nacional. Elaborou-se, em 1970, o primeiro Programa Nacional de Construção Naval. O projeto atingiu os propósitos estabelecidos, e propiciou, de maneira bem-sucedida, a expansão da indústria naval no país. A crise do petróleo, em 1973, entretanto, impediu que o segundo Programa Nacional de Construção Naval, implementado entre 1975 e 1979, obtivesse resultados expressivos, justamente por dificuldades econômicas advindas dessa crise fomentada por países produtores de petróleo. A excessiva demora na destinação de recursos para construção e entrega de navios provocou paralisações e muitos prejuízos ao segmento naval. Some-se a esses fatores, pois, o fraco desempenho de administrações portuárias e de empresas de navegação, que,

dessa maneira, consubstanciaram prejuízos financeiros e operacionais, capazes, então, de provocar ainda mais retração na atividade marítima brasileira (VIDIGAL *et al.*, 2006).

Inviabilizou-se, assim, durante alguns anos, a atividade marítima, notadamente em decorrência de má gestão operacional e, ainda, por opções políticas conflitantes. Assiste-se, em consequência, à deterioração do setor de construção naval, que, dessa maneira, perde participação nesse mercado para empresas estrangeiras. Essa crise, por sua vez, afetou a Marinha de Guerra, que, nesse período, ficou limitada à defesa do Atlântico Sul, com prioridade à guerra submarina, atuando, pois, somente de forma periférica diante de interesses estratégicos nacionais (VIDIGAL *et al.*, 2006). Depreende-se, então, que quando ocorre falta de investimentos tanto na Marinha Mercante quanto na Marinha de Guerra, impede-se, também, o acesso e o envolvimento de parcela da população brasileira com questões referentes ao segmento marítimo, situação, que, por sua vez, consubstancia-se em arrefecimento da consolidação da mentalidade marítima.

Reitere-se, a propósito, que o mar, por muito tempo, foi percebido apenas como fonte de alimentos e via de transporte. Graças, no entanto, também, ao desenvolvimento da tecnologia marinha, a comunidade científica descobriu que o mar abriga recursos naturais vivos e não vivos de importância capital para o desenvolvimento social e econômico da humanidade (BARBOSA JÚNIOR; NOGUEIRA, 2010).

Percebe-se, assim, que a instituição do conceito de Amazônia Azul, por sua vez, demarca a retomada da mentalidade marítima da população brasileira. Essa regulamentação do mar brasileiro e as recentes descobertas de recursos naturais existentes nas AJB, aliadas à necessidade de explorar, conservar e proteger, auxiliam decisivamente a Marinha do Brasil e demais órgãos envolvidos a divulgar a relevância do mar como fonte de prosperidade à nação.

Uma característica relevante do Brasil, devido à extensão litorânea, é a de que 80% da população vive a menos de 200 km do litoral. Essa constatação demonstra, pois, alguma conexão com o mar. Outro fator de grande relevância vinculado à importância do mar revela-se no fato de que grande parte do comércio exterior nacional acontece por via marítima. O mar, além disso, concentra potencial de riqueza em termos de biotecnologia marinha, recursos vivos e não vivos, constituindo-se, assim, importante fonte de produção de energia, tanto que mais de 90% do petróleo é produzido *offshore*, além de atuar de maneira preponderante como regulador de condições climáticas do Brasil. O mar perfaz-se, ainda, em fonte de alimentos, por meio da pesca e da aquicultura, que, assim, consubstancia-se em alternativa para a produção de proteínas (CEMBRA, 2019).

A importância da descoberta do pré-sal, por sua vez, permitiu que a Amazônia Azul fosse alçada como catalisadora de investimentos e parcerias internacionais, permitindo, assim, a geração de investimentos em construção naval e no setor de defesa (BRASIL, 2013). Essa característica a concebe, pois, como geradora de empregos diretos e indiretos a diversas classes sociais.

O mar se estabelece, ainda, como potencial turístico e recreativo. Diante da extensão do litoral brasileiro, portanto, o turismo marítimo apresenta-se como atividade que pode ser amplamente utilizada em prol de geração de riquezas e fortalecimento da mentalidade marítima. Existe, para isso, no entanto, a necessidade de planejamento e coordenação de instâncias governamentais, em parceria com o setor privado, para que essas atividades sejam realizadas de maneira a preservar os recursos marítimos e oferecer bem-estar à população (CEMBRA, 2019). Destaque-se, ademais, que o turismo marítimo movimentando a economia e a vida cultural de cidades costeiras, permitindo a abertura de vagas de emprego, que contemplam a formação de pessoal em atividades marítimas e alcançam, também, a capacitação de profissionais para a gastronomia e o setor comercial.

O desenvolvimento da navegação costeira ou de cabotagem, por sua vez, constitui-se outro fator importante para fomentar a mentalidade marítima da população brasileira. O setor coopera, ainda, para abrir postos de emprego e, dessa maneira, promover bem-estar social. Esse segmento de navegação, por sua vez, apresenta potencial e condições mais vantajosas e a contento para corrigir o desequilíbrio entre os modais de transporte no Brasil, que, há algum tempo, privilegia o setor rodoviário. Destaque-se, também, que o crescimento desse segmento de navegação auxilia na expansão da Construção Naval (CEMBRA, 2019).

De acordo com o contexto da Política Naval Brasileira, a expansão de atividades humanas no mundo, decorrentes do crescimento econômico e populacional, implica diretamente na ampliação de busca por recursos naturais. Considere-se, dessa maneira, a possibilidade de disputas por regiões marítimas, fontes de água doce, alimentos, recursos minerais, biodiversidade e energia. As reservas mundiais de recursos naturais encontram-se escassas. O Atlântico Sul, por isso, poderá se tornar alvo de disputas por esses recursos. A expressão do Poder Nacional, por meio do Poder Naval, então, deve reunir condições para defender a soberania da Amazônia Azul (BRASIL, 2019).

Ressalte-se, que um dos pontos-chave da Política Naval é que a sociedade brasileira deve ser alertada sobre a existência de ameaças a interesses nacionais (BRASIL,

2019). Essa providência serve para conscientizar a população para a importância de defender recursos existentes na Amazônia Azul, com o objetivo de preservar riquezas a futuras gerações.

A empresa Virtu Análise e Estratégia Ltda, autodenominada “Instituto Análise”, realizou, em 2011, a pedido do CEMBRA, uma pesquisa na qual aplicou questionário de 44 quesitos. Constatou-se, a propósito, que grande parte da população brasileira ainda não atribui importância devida a recursos marinhos e a benefícios advindos do mar, e, embora reconheça a importância do oceano para as atividades humanas, não demonstra inclinação para aprofundar esse conhecimento, ao demonstrar interesse apenas no litoral. Os pesquisados revelaram desconhecimento sobre transporte marítimo, zonas de soberania no mar, percentual de petróleo explorado *offshore* e, também, acerca da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e do Programa de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (CEMBRA, 2019).

Denota-se, então, devesas importante priorizar esforços para que a sociedade brasileira obtenha conhecimento acerca de potencialidades e de recursos existentes nos oceanos. Essa postura de Estado, pois, poderá, no futuro próximo, contribuir para que a população priorize a preservação estratégica do mar. Projeta-se, nesse contexto, que a educação atue como ferramenta essencial para mudar comportamentos e, enfim, consolidar a mentalidade marítima. A Estratégia Nacional de Defesa (END), dessa maneira, dentre outros temas, prevê implementar a Promoção da Temática de Defesa na Educação, que objetivará tomada de atitudes para fortalecer a mentalidade marítima (BRASIL, 2020). De acordo com a Política Naval, a Marinha do Brasil deverá buscar, perante a sociedade brasileira, o desenvolvimento da mentalidade marítima e a conscientização referente à Defesa (BRASIL, 2019). A promoção da mentalidade marítima como ferramenta educacional desde o ensino básico, portanto, possibilitará a formação de profissionais vinculados ao mar e mesmo aqueles que não optarem por essas profissões poderão auxiliar na formulação ou cobrança de políticas públicas para melhorar as questões marítimas e de defesa do país.

A Marinha do Brasil, por meio da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), coordena vários planos e projetos relevantes que, por características intrínsecas, contribuem para o aumento da mentalidade marítima no país. Implantou-se, no entanto, um programa específico para o incremento nacional da mentalidade marítima chamado de PROMAR. O Programa de Mentalidade Marítima (PROMAR), criado pela Resolução nº 2/1997 da CIRM, objetiva coordenar o desenvolvimento da mentalidade marítima, ao

promover atividades destinadas à conscientização da sociedade sobre a importância do mar e de seus recursos para o desenvolvimento do Brasil (CEMBRA, 2019).

A mentalidade marítima também deve estar relacionada à necessidade de proteção e segurança. O Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040), nesse sentido, conceitua mentalidade marítima como:

Elemento intangível que deve ser fomentado na sociedade brasileira e fortalecido nos atores marítimos. Consiste no grau de conscientização da sociedade e dos decisores governamentais sobre a importância do Poder Marítimo e de seus elementos constituintes para a vida da Nação, bem como o sentimento de pertencimento dos homens e mulheres do mar à comunidade marítima brasileira, cuja interação sinérgica favorece a atuação deste Poder em prol dos interesses nacionais. (BRASIL, 2020, p. 15).

Deve-se, em prol do desenvolvimento da mentalidade marítima da população brasileira, considerar que os assuntos inerentes à defesa nacional também dizem respeito aos demais brasileiros e, por isso, não devem permanecer restritos aos militares. Depreende-se que se não houver compreensão da sociedade sobre o valor do mar para promover bem-estar socioeconômico ao país, torna-se ainda mais difícil a destinação de recursos necessários à manutenção da segurança da Amazônia Azul (BARBOSA JÚNIOR; NOGUEIRA, 2010). O fortalecimento da mentalidade marítima da população brasileira, portanto, fortalecerá a atuação do Poder Naval (CEMBRA, 2019).

O Brasil, por sua extensa e diversificada costa, na qual estão localizadas enseadas e ilhas, aliado ao bom clima em quase toda a sua extensão, traduz-se em cenário favorável a prática de esportes náuticos. O estímulo à prática esportiva e a atividades de lazer no mar, então, poderá, substancialmente, contribuir para o desenvolvimento da mentalidade marítima. Esse incentivo poderá, ainda, significar a implantação de estaleiros especializados, além de atrair fabricantes de velas e acessórios náuticos em geral. Ressalte-se, ainda, a relevância de outros esportes ligados ao mar, tais como, vela, futebol de areia, vôlei de praia, futevôlei, canoagem, *bodyboarding* e surfe entre outros, que demonstram o quanto o mar tem a sua relevância para o país, estando intimamente ligado a manifestações culturais e ao crescimento econômico e social (CHAVES; SERAFIM, 2005).

Depreende-se, portanto, que o enfraquecimento da mentalidade marítima brasileira contribuiu para que o Poder Naval fosse preterido em determinados momentos da história da nação. O incremento dessa mentalidade na sociedade brasileira, por sua vez, poderá promover benefícios na estratégia marítima, pois os segmentos da sociedade, assim,

seriam cooptados a se envolver com questões do mar e, com base nessa proximidade, demonstrariam conhecimento e compreensão acerca da importância socioeconômica, ambiental e tecnológica do mar para o Brasil. Considere-se, também, a implementação de estudos sobre defesa e importância estratégica do mar no Ensino Fundamental e Médio, o que permitiria, em médio e longo prazos, retorno significativo de pessoas envolvidas com as causas do mar.

6 A MARINHA DO BRASIL NA DEFESA DOS INTERESSES NACIONAIS NO MAR

Destaque-se que a missão constitucional da Marinha é preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir, dentre outras tarefas, para a Defesa da Pátria (BRASIL, 2020).

Segundo o PEM 2040, prevê-se, na efetiva realização de Defesa da Pátria, a manutenção da integridade do território, além da necessidade de proteger recursos naturais existentes no leito e subsolo marinho das AJB. Contempla-se, ainda, a proteção de linhas de comunicação e demais interesses nacionais no país ou no exterior, de acordo com os termos constitucionais e daqueles definidos no Direito Internacional (BRASIL, 2020).

Constata-se, de acordo com o PEM 2040, que devido às riquezas existentes em seu âmbito, os espaços marítimos se tornaram alvo de grandes interesses e disputas. A principal região de atuação do Poder Marítimo³, diante disso, dever ser concentrada na Amazônia Azul, espaço marítimo situado no Atlântico Sul, justamente devido à sua importância estratégica para o país (BRASIL, 2020). Depreende-se, nesse sentido, que a ampliação da Plataforma Continental concedida pela III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, além de proporcionar potencial de riqueza, exigirá, também, acréscimo de deveres e de meios para que esse patrimônio seja protegido. Bakker, assevera que a transferência de atividades econômicas e técnico-científicas para a área da Amazônia Azul e as responsabilidades que resultarão para o Brasil, em decorrência de sua participação nesse campo, consolidará novos e significativos interesses marítimos que necessitarão de proteção e supervisão do Estado. Dessa forma, a execução da gestão, fiscalização e preservação dessa imensa área marítima, requer cada vez mais a presença da Marinha do Brasil, equipada com

³ "O Poder Marítimo: é a projeção do Poder Nacional resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais" (BRASIL, 2020 p.14).

meios adequados para que possa zelar pela salvaguarda de interesses nacionais nas Águas Jurisdicionais Brasileiras. Considera-se, nesse sentido, que, quanto maior for a presença da Marinha do Brasil na fiscalização da Amazônia Azul, menores serão os riscos a essa região. Essas ameaças, a propósito, podem ser, por exemplo, derramamento de óleo por navios nacionais ou estrangeiros, pesca ilegal, extração ilegal de recursos naturais, entrada de ilícitos, tráfico de pessoas, pirataria, dentre outros (BAKKER, 2014).

O Brasil deve priorizar, de acordo com o PEM 2040, ainda que exista o interesse compartilhado na cooperação para a defesa de vias marítimas em quaisquer oceanos, a formação de alianças cooperativas no entorno estratégico brasileiro, com atenção ao Atlântico Sul. Essa determinação decorre, em razão de que ao longo dessa região marítima, acontecem ações de pirataria concentradas na margem africana, como é o caso do Golfo da Guiné, que integra o entorno estratégico brasileiro. A Marinha do Brasil, por sua vez, para realizar essas ações, precisa manter um Poder Naval prevalente, com capacidade plena de dissuasão (BRASIL, 2020).

Verifica-se, diante da possibilidade de possíveis ameaças advindas do mar, a crescente importância de ações de Patrulha Naval e de um sistema de vigilância moderno, capaz de evitar possíveis ilícitos e combater infratores em Águas Jurisdicionais Brasileiras. (BRASIL, 2013). Ademais, considere-se ainda como fator relevante à preservação dos interesses marítimos nacionais, o fato de que a exploração de alguns recursos naturais em terra estarem escassos em várias partes do mundo. Essa realidade, a propósito, poderá ocasionar conflitos, pautados em cobiça e interesses escusos (CEMBRA, 2019).

Segundo Carvalho (2007), quando se trata de recursos naturais, a questão deve ser tratada sob a ótica da soberania nacional, com a devida orientação advinda de políticas públicas adequadas, a fim de que seja realizada a defesa desses recursos. A Marinha do Brasil, por sua vez, possui a missão de proteger todo o patrimônio marítimo existente na Amazônia Azul para as futuras gerações, e, para isso, utiliza a presença do Poder Naval, que se traduz em uma das expressões do Poder Marítimo, constituindo-se, portanto, braço militar operacionalizado pela Marinha do Brasil (CEMBRA, 2019).

O poder Marítimo, em razão de suas atividades, contribui efetivamente com a prosperidade econômica da nação, tendo em vista o seu envolvimento em atividades e recursos estratégicos existentes nas AJB, na qual permanentemente se emprega o Poder Naval, devidamente equipado com seus meios, com o propósito de prover soberania e resguardar interesses nacionais no mar. Evidencia-se, nesse sentido, a contribuição do Poder

Naval na efetividade do crescimento econômico e social do país de forma sustentável (CEMBRA, 2019).

O PEM 2040, em prol da prosperidade da nação, evidencia que as riquezas existentes nessas águas devem ser consideradas como patrimônio para gerações futuras, devendo, assim, ser garantida a sua exploração socioeconômica sustentável (BRASIL, 2020). Para que isso seja efetivado, no entanto, o Poder Naval precisa atuar com o objetivo principal de proteger e preservar essa região.

Destaque-se, ainda, que, embora a proteção e a defesa da Amazônia Azul sejam responsabilidades da Marinha do Brasil, o estabelecimento dessa defesa requer da população brasileira a manutenção de mentalidade marítima para que, dessa maneira, possa estar ciente de questões de interesses e inerentes à defesa do entorno estratégico do país, conforme destaca o PEM 2040:

A sociedade brasileira deve perceber o nosso entorno estratégico que inclui o Atlântico Sul, como ambiente onde nossa soberania e interesses no mar podem ser afetados por conflitos com outros Estados e ameaças multifacetadas, tais como terrorismo, pandemia, pirataria, crimes transnacionais e desastres ambientais (BRASIL, 2020, p.21).

A Marinha do Brasil, ciosa da responsabilidade pela manutenção da soberania nacional nas AJB, investe em tecnologias de ponta para construção de submarinos, navios-patrolha e em sistema de segurança adequado para monitoramento das AJB, em busca de efetivar sistema de defesa proativo e reativo (BRASIL, 2013).

A Marinha do Brasil, disposta a implementar defesa proativa em vias marítimas, ativou o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) e executa, desde o Rio de Janeiro, o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, SisGAAz⁴, que permite o monitoramento de embarcações que atravessam águas nacionais, e possibilita que qualquer tipo de ilícito cometido nas AJB seja rapidamente identificado e combatido. O SisGAAz se torna, assim, ferramenta institucional essencial na manutenção de controle e proteção de ativos marítimos situados no litoral ou em regiões oceânicas críticas para a segurança marítima no âmbito da Amazônia Azul. A defesa reativa de vias marítimas, por sua vez, concebe-se na possibilidade de pronta resposta que a Marinha do Brasil pode efetivar por meio do Poder Naval. Essa reação é apta para neutralizar a atuação de forças que demonstrem

⁴ “SisGAAz” – Sistema de Gerenciamento da Amazônia AZUL: Consiste num grande “sistema de sistemas” destinado a prover monitoramento/controlado sobre nossas águas jurisdicionais, com a dupla funcionalidade nos campos militar e civil, sendo esta última coordenada pela Autoridade Marítima (BRASIL, 2020, p.40).

interesses, motivações ideológicas, políticas e econômicas contrárias ao desenvolvimento do Brasil (BRASIL, 2020).

De acordo com Carvalho (2007), a condição de controle de fronteiras no mar somente é possível pela vigilância e presença do Poder Naval. Tal qual a Amazônia Verde precisa efetivamente de presença física de pelotões de fronteiras para preservar a demarcação da área terrestre com os países vizinhos, a “Amazônia azul” também demanda a operação de navios, com o objetivo de patrulhar ou realizar ações de presença nos limites das Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Destaque-se, ainda, que, de acordo com o PEM 2040, a Autoridade Marítima é exercida pelo Comandante da Marinha, que dentre as principais atribuições está a de contribuir para a formulação de políticas no âmbito nacional que digam respeito ao correto uso do mar, em especial a Política Marítima Nacional (PMN) (BRASIL, 2020).

Uma relevante ação governamental em prol da Amazônia Azul ocorreu com a assinatura, em 2021, pelo presidente Jair Bolsonaro, do Decreto nº 10.607. Por meio deste Decreto foi instituído um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI), com duração de um ano, a fim de realizar a atualização da Política Marítima Nacional, prescrita no Decreto nº 1.265, de 1994 (BRASIL, 2021). Coordenada pela Marinha do Brasil, essa ação governamental objetiva que o país adquira melhores condições de explorar seu vasto potencial presente na Amazônia Azul.

Considera-se, então, que a dimensão das AJB e a necessidade de controle de extensa região, aliado ao potencial de riquezas presentes na Amazônia Azul, na mesma medida que possibilita a geração de riquezas em benefício do país, exige também a responsabilidade da Marinha do Brasil em proteger e defender as atividades relacionadas à exploração econômica desses recursos.

7 CONCLUSÃO

Percebe-se, diante do que foi exposto, que a história assevera, desde o início da nação brasileira, a relevância do mar como aliado estratégico e econômico, pois, por meio dele, o Brasil nasceu e foi consolidado como um Estado de dimensões continentais, uma vez que o deslocamento terrestre se mostrava inviável nas distâncias demandadas ao estabelecimento e a consolidação como nação. Ressalte-se, ainda, a importância da atuação, durante esse período, da Marinha do Brasil para evitar a fragmentação do país, garantir a

consolidação do território e consolidar a Independência. O desenvolvimento socioeconômico e a necessidade de ocupação do território, entretanto, pressionaram alguns governos a privilegiar o olhar para a parte terrestre em busca de efetiva interiorização do país. Essa postura, por sua vez, diminuiu, em parte, a destinação de incentivos ao uso do mar, que, em consequência, arrefeceu, durante certo período, o desenvolvimento ideal da mentalidade marítima. Cite-se, ainda, que outro fator determinante para o enfraquecimento dessa mentalidade foi o período entre guerras, entre 1918 e 1939, marcado principalmente, pelo abandono da Marinha de Guerra e demais atividades nacionais relacionadas ao mar. Evidencia-se, assim, que a importância do mar para o Brasil demanda maior conhecimento da sua história, de seu enorme potencial em termos de desenvolvimento econômico e estratégico, além de expressiva contribuição para consolidar a soberania do país. Verificou-se, assim, a necessidade de constituir uma marinha estruturada e reaparelhada, capaz de responder a ameaças possíveis que contrariem a soberania e a paz institucional.

Acredita-se, dessa forma, que o término da Segunda Guerra Mundial aliado a avanços científicos e tecnológicos, tenham aumentado interesses de nações por explorar o potencial de recursos em forma de riqueza existentes no mar. Essa realidade, por sua vez, demandava, então, a implementação de ordenamento jurídico capaz de regularizar o uso sustentável do mar, garantir a segurança e preservar a paz entre nações. A realização de Conferências sobre o Direito do Mar até a ratificação da atual Convenção assinada pelos 165 países signatários reitera o consenso internacional sobre o uso do mar. Destaque-se, a propósito, que o Brasil se empenhou na elaboração de um regime jurídico internacional que abrangesse a dimensão territorial e a extensão de suas costas, de modo que fosse possível salvaguardar e proteger os interesses nacionais, considerando o potencial e a diversidade de riquezas existentes na denominada Amazônia Azul. A regulamentação do mar brasileiro, por sua vez, permitiu à nação ter acesso a recursos existentes em uma imensa área marinha, constituindo assim um excelente instrumento para despertar na sociedade brasileira o interesse por assuntos do mar, e ainda, reiterar que a exploração de recursos na Amazônia Azul, necessita ser realizada de maneira sustentável, a fim de que se traduza em ações à preservação de riquezas e recursos naturais a futuras gerações.

Considera-se, nesse contexto, que o incremento da mentalidade marítima na população brasileira exerça influência decisiva na adoção de estratégias marítimas, notadamente em razão da possibilidade de que variados segmentos da sociedade se apropriem de temas relevantes vinculados ao mar e, assim, adquiram compreensão da importância deles

para o Brasil. Essa premência acontece, diante de incontestável potencialidade expressa em recursos existentes que podem ser transformados em bens econômicos, avanços tecnológicos e desenvolvimento social. Acredita-se, com base nesse entendimento alcançado, que a estratégia de defesa do mar possa obter relevância, pois tanto a sociedade quanto os governantes estarão mais propensos a buscar recursos para investir na defesa da soberania e na preservação da Amazônia Azul, a fim de que sejam garantidos os interesses nacionais no mar. Registre-se, ademais, a importância de implementar estudos sobre defesa e a preponderância estratégica do mar durante as fases de formação no Ensino Fundamental e Médio. Essa providência será capaz de produzir retorno significativo das pessoas envolvidas com as causas do mar em médio e longo prazos.

Evidencia-se, pois, que a dimensão das AJB e a necessidade de controle de extensa área, aliado ao potencial de riquezas presentes na Amazônia Azul, ao mesmo tempo que possibilita a geração de riquezas em benefício do país, exige também a responsabilidade da Marinha em proteger e defender as atividades relacionadas à exploração econômica desses recursos. Demanda-se, além disso, a responsabilidade de gerenciar e proteger o transporte marítimo, deveras importante à economia do país. A Marinha do Brasil, para isso, porém, necessita de meios e recursos à altura, capazes, assim, de fazer prevalecer os direitos da nação brasileira no mar. A sociedade brasileira, por sua vez, deve estar ciente da relevância que o Poder Marítimo representa em processos vinculados ao desenvolvimento e ao crescimento econômico do país.

Entende-se, então, que o fomento da mentalidade marítima contribuirá diretamente para ampliar o poder marítimo, que, devido à sua importância no desenvolvimento socioeconômico do país, contribui na geração de empregos diretos e indiretos, além de possibilitar a chegada de recursos para aquisição de meios para que a Marinha do Brasil, por meio do Poder Naval, exerça as suas atividades de vigilância e proteção. Compreende-se, assim, ser necessário intensificar o patrulhamento das AJB a fim de refutar a atividade ilegal e mal-intencionada. Garantindo sempre que os recursos existentes na Amazônia Azul sejam utilizados em prol do desenvolvimento da nação brasileira.

Infere-se, assim, que, ciente da importância do Poder Marítimo e do Poder Naval para a prosperidade da nação, a sociedade brasileira deva arguir seus representantes para a efetiva implantação e implementação de políticas públicas, capazes de efetivar a exploração racional e sustentável de riquezas existentes na Amazônia Azul.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP). Superintendência de Desenvolvimento e Produção. **Boletim da Produção de Petróleo e Gás Natural**: Circulação Externa. n.130. Rio de Janeiro, RJ: ANP, jun. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins-np/bmp/2021/2021-06-boletim.pdf>. Acesso em 02ago. 2021.

AUSTREGÉSILO, Myriam Ellis. **Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial**. *Revista de História, São Paulo*, v. 1 n. 4, p. 495-516, dez. 1950.

BAKKER, Mucio Piragibe Ribeiro de. **O Mar e seus Recursos**. In: *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro. v. 132, n. 01/03, p.10-43, jan./mar. 2012.

BAKKER, Mucio Piragibe Ribeiro de. **A Amazônia Azul: O Mar e seus Recursos e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. In: *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro. v. 134, n. 04, p. 9-28, abr/jun. 2014.

BARBOSA JÚNIOR, Ilques. Amazônia Azul: o nosso mar. In: BEIRÃO, André Panno (org.) *et al. O Valor do Mar: Uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil*. 2. ed. São Paulo, Essential Idea Editora, 2020. p. 8-10. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/livro-o-valor-do-mar>. Acesso em: 20jul. 2021.

BARBOSA JÚNIOR, Ilques; NOGUEIRA, Paulo Renato Pimentel. **O ambiente marinho: uma visão da marinha - a “Amazônia Azul”**. *Centro de Gestão e Estudos Estratégicos. Parcerias Estratégicas*, v. 15, n. 31, parte 2. Disponível em: http://seer.cgee.org.br/index.php/parcerias_estrategicas/article/viewFile/771/706. Acesso em: 28jul. 2021.

BARONCINI, Angelo. A nova fronteira econômica está nos mares. In: BEIRÃO, André Panno *et al.* (org.). **O Valor do Mar: Uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil**. 2. ed. São Paulo, Essential Idea Editora, 2020. p. 16-18. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/livro-o-valor-do-mar>. Acesso em: 20jul. 2021.

BEIRÃO, André Panno *et al.* (org.) **O Valor do Mar: Uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil**, 2. ed.- São Paulo, Essential Idea Editora, 2020.

BEIRÃO, André Panno. “Segurança no Mar: Que Segurança?”. In: BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves. **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília, DF: FUNAG, 2014. Disponível em: http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf. Acesso em: 18jul.2021.

BRASIL. **Amazônia Azul: A última fronteira**. Marinha do Brasil. Centro de Comunicação Social da Marinha, Márcia Stein Telemberg (coord). Brasília, DF: CCSM, 2013.

BRASIL. **Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989.** Aprova o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/d98145.htm. Acesso em: 12set.2021

BRASIL. **Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994.** Aprova a Política Marítima Nacional Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/politica-maritima-nacional>. Acesso em: 04ago.2021.

BRASIL. **Decreto nº 10.544 de 16 de novembro de 2020.** Aprova o X Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM). Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DEC&numero=10544&ano=2020&ato=89fMTRq1UMZpWT3bc>. Acesso em: 08set. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 10.607, de 22 de Janeiro de 2021.** Institui o Grupo de Trabalho Interministerial para reformular a Política Marítima Nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/decreto/D10607.htm. Acesso em: 04ago.2021.

BRASIL. Estado Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040).** Brasília, DF: Estado Maior da Armada, 2020. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html. Acesso em: 18 abr. 2021.

BRASIL. Ministério da Educação. **A Importância do Mar na História do Brasil.** Brasília, DF, 2006.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Poder Naval.** Serviço de Relações Públicas da Marinha (SRPM), LORCH, Carlos (Ed.), Rio de Janeiro: Action Editora, 1997.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa (PND) e Estratégia Nacional de Defesa (END).** Brasília, DF, 2020. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf. Acesso em: 20 abr. 2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Política Naval.** Brasília, DF, 2019. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/politica_naval/book.html. Acesso em: 30jul.2021.

CARVALHO Roberto de Guimarães: **A Outra Amazônia.** In: Cadernos de Estudos Estratégicos, ESG. Rio de Janeiro. n. 06, p.13-16, Março. 2007. Disponível em: <http://www.ebrevistas.eb.mil.br/CEE/issue/view/808>. Acesso em: 20jul. 2021.

CEMBRA. **O Brasil e o Mar no Século XXI: Relatórios aos tomadores de decisões do país.** Centro de Excelência para o Mar Brasileiro. FERMANDES, Luiz Philippe da Costa (coord), OLIVEIRA, Lucimar de (prep.). CEMBRA, 2. ed., rev. e ampl. Niterói, Rj: BHMN, 2012.

CEMBRA. **O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do país.** Centro de Excelência para o Mar Brasileiro. **Azevedo** Marcos Augusto Leal de (Coord). [PDF] / 2ª. ed. rev., atual. e ampl. Niterói, RJ: Cembra, 2019. 491 p. Disponível em: <https://www.cembra.org.br/>. Acesso em: 23jun. 2021.

CESAR, William Carmo. **Uma História das Guerras Navais.** Rio de Janeiro: Femar, 2013.

CHAVES, Paulo de Tarso (org.); SERAFIM, Carlos Frederico Simões (coord). **Geografia: O mar no espaço geográfico brasileiro**, v.8. Brasília, DF: Ministério da Educação, 2005.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

GAMA, Arthur O. S; MARTINS, Hélio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. *In*: SDGM. **História Naval Brasileira.** Quinto Volume, Tomo II. Rio de Janeiro: Editora SDM, 1985, p. 255- 429.

KOSHIBA, Luiz; PEREIRA, Denise ManziFrayze. **História do Brasil no contexto da história ocidental.** São Paulo: Atual, 2003.

MARTINS, Hélio. Forças Combatentes. *In*: SDGM. **História Naval Brasileira.** Quinto Volume, Tomo II. Rio de Janeiro: Editora SDM, 1985, p.100- 119.

MARQUES, Miguel. Economia do mar: a percepção dos oceanos como ativos estratégicos. *In*: BEIRÃO, André Panno *et al.* (org.). **O Valor do Mar: Uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil.** 2. ed.- São Paulo, Essencial Idea Editora, 2020. p. 23-26. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/livro-o-valor-do-mar>. Acesso em: 20jul. 2021.

MENEZES,Wagner. **O direito do mar.** Brasília, DF: FUNAG, 2015. Disponível em: http://funag.gov.br/loja/download/1119-O_Direito_do_Mar.pdf. Acesso em: 20 abr. 2021.

PAIM, Maria Augusta. A Expansão da Amazônia Azul: A Plataforma Continental do Brasil Além das 200 Milhas Náuticas. *In*: BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves. **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar.** Brasília, DF: FUNAG, 2014. Disponível em: http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf. Acesso em: 18jul.2021.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia Dos. **Atlântico Sul e Amazônia Azul: Um desafio geopolítico para a sociedade brasileira?** *In*: Revista Marítima Brasileira, v. 134, n. 04, p. 31, abr/jun. 2014.

SILVA, Grazielle Rezende da. **O Combate Naval do Riachuelo da História para Pintura.** Revista Virtu. Juiz de Fora, UFJF n. 7, primeiro semestre 2008.

SOUZA, Thomaz Oscar Marcondes de. **O Infante D. Henrique e a Escola Naval de Sagres.** Revista de História, São Paulo, v. 21 n. 44, p.451-464, dez. 1960.

VALE, Brian. A Criação da Marinha Imperial. *In*: SDGM. **História Naval Brasileira.** Terceiro Volume, Tomo I. Rio de Janeiro: Editora SDM, 2002, p. 63-124.

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