

A MENTALIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA: ENSAIOS PRELIMINARES SOBRE A SUA RELEVÂNCIA PARA O PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO

Júlia Schütz Veiga e Manuela Bocayuva

Universidade Nova de Lisboa, Portugal

Grupo Direito no Espaço Marítimo (CEDEPEM)

A história conta que o Brasil nasceu pelo mar. Todavia, deixou de valorizá-lo com o passar dos anos. O resgate da relevância do mar para o país foi realizado aos poucos por intermédio de inúmeras iniciativas. A necessidade de atuação conjunta entre os Estados para responder aos problemas atuais (por exemplo, alterações climáticas e acidificação do oceano), impôs esse movimento, que está mais forte a cada ano. Os investimentos no mar estão cada vez maiores, e a utilização do espaço marítimo para a condução de atividades e/ou para a coleta de recursos naturais para o desenvolvimento de ciência e tecnologia é cada vez mais intensa. Nesse cenário, o Brasil ocupa um local de destaque, em razão da grande concentração de recursos marinhos em suas zonas marítimas, bem como da extensão de sua costa.

Além disso, a arrancada da Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável da ONU 2021-2030 anseia pela construção de medidas e de iniciativas que promovam a evolução da ciência e da tecnologia e, conseqüentemente, propiciem melhoria na governança do oceano e avanço da Economia Azul. No Brasil, o oceano vem ganhando destaque na agenda governamental nas últimas décadas, e alguns dos seus principais projetos são o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) e o desenvolvimento do conceito de Amazônia Azul (COSTA; SOUZA-SANTOS, 2009, p.135). Tais projetos dedicam-se ao estudo da relação do Brasil com o mar, por exemplo, fomentam a evolução da sua identidade/mentalidade marítima e a relevância disso para o desenvolvimento nacional (CEIMBRA, 2012, p.37).

O LEPLAC está calcado na proposta brasileira de avançar as suas fronteiras marítimas. Desde a década de 1980, especialistas das ciências oceânicas e oficiais da Marinha do Brasil recolhem dados sobre a plataforma continental brasileira. A partir da análise destes

dados, atestam a viabilidade de extensão desta zona marítima para além das 200 milhas náuticas (Cf. artigo 76(4) da CNUDM).

O Brasil depositou o seu pedido em 2004 logo após a publicação de um documento da Comissão de Limites sobre Plataforma Continental (CLPC), que continha as diretrizes para as submissões e um alargamento de prazo para a propositura (MOHKRIAK, 2017)¹. Os estudos sobre a plataforma continental brasileira começaram em 1987; porém, somente em 1989, através do Decreto 98,145/89, que o Plano de Levantamento da Plataforma Continental brasileira (LEPLAC; plano) foi oficialmente criado.

Entre 1987 e 2010, o LEPLAC pautou o seu desenvolvimento na competência brasileira para a pesquisa oceânica em uma conjugação de esforços e conhecimentos técnicos e científicos da Marinha do Brasil, da Petrobras e das Universidades Federais da Bahia, do Pará e Fluminense. Durante este período, uma expressiva quantidade de dados hidrográficos, sísmicos e gravimétricos foram coletados. Além disso, houve a oportunidade para promover a formação e o treinamento de recursos humanos, estimulando o progresso de diversas instituições nacionais e das ciências marinhas. Por fim, destaca-se a relevância de certos dados e informações que identificaram campos de petróleo com expressivo potencial econômico (MACHADO, 2015, p. 87).

Estima-se que o LEPLAC produziu em torno de 150 mil quilômetros de perfis submarinos ao longo do litoral brasileiro (MACHADO, 2015, p. 90). As investigações iniciais detectaram cinco áreas estratégicas para sustentar a viabilidade de extensão da plataforma continental, quais sejam, o cone do Amazonas, as cadeias Norte-Brasileira e Vitória-Trindade, o Platô de São Paulo e a elevação do Rio Grande. Todas foram requeridas na proposta inicial do Brasil, depositado em 2004 (BRASIL, 2004).

Após três anos de análise pela CLPC, o relatório da comissão admitiu o reconhecimento de 80% do pedido brasileiro. Em contrapartida, rechaçou o requerimento em uma área com extensão aproximada de 200 mil quilômetros, referindo que ou discordava da metodologia aplicada ou não havia dados suficientes para embasar o pleito brasileiro (CLPC, 2004; MACHADO, 2015, p. 222-227). É sobre essa porção negada que se debruçou a segunda fase do LEPLAC. Estudos mais aprofundados e a utilização de tecnologia mais moderna foram alguns dos investimentos realizados. O governo brasileiro fundamentou a sua posição em

¹ As deliberações anuais da CLPC definiram que a data limite para a submissão dos pedidos de extensão da plataforma continental deveriam ser contados a partir da publicação do *Scientific and Technical Guidelines of the Commission on the Limits of the Continental Shelf* em 1999 (e não a partir da entrada em vigor da Convenção). A interpretação argumenta que somente quando do conhecimento deste documento é que foram estabelecidos os índices e os fundamentos para a construção das proposições.

decorrência das informações fornecidas pelos seus técnicos e especialistas que coletaram e processaram os dados e as informações e que garantem a viabilidade para a conquista do alargamento da plataforma continental nos pontos controversos (FIGUEIRÔA, 2014, p. 23-232).

Essa segunda etapa ocorreu em dois momentos (i) entre os anos de 2008 e 2010, e depois (ii) em 2016 e 2017. No momento de recolhimento desses dados, a CLPC já apresentava uma atuação mais efetiva (por exemplo, proporcionou ao Brasil parâmetros mais concretos sobre a linguagem e a forma requeridas pela comissão), e a tecnologia usada era mais avançada. Isso influenciou o LEPLAC; os novos dados foram organizados em três partes (região sul, região equatorial e porção oriental), as quais foram submetidas separadamente. A submissão da região sul ocorreu em 2015, e o critério restritivo utilizado foi o de limite exterior (de 350MN); a equatorial, em 2017; e a oriental, em 2018. A porção oriental foi submetida por último pelo fato de abranger a zona mais importante da plataforma continental brasileira, qual seja, o polígono do Pré-Sal². A atividade de exploração e produção de petróleo incrementa a geração de novos empregos (diretos e indiretos), estimula o desenvolvimento científico e tecnológico, promove o progresso do setor industrial, aumenta os rendimentos da União, dos Estados e dos municípios brasileiros e reduz a dependência em relação à importação do recurso (MACHADO, 2015, pp. 101-127).

A pesquisa extenuante realizada pelo Brasil (até o momento) tem promovido o desenvolvimento do uso e das diversas atividades do espaço marinho, um relevante fator para o crescimento econômico do país (PAIM, 2014, p. 337-342; MENEZES, 2015, p. 142-148), além de viabilizar o aprimoramento e a capacitação profissional e reforçar a cooperação internacional (MACHADO, 2015, p. 101-127; FIGUEIRÔA, 2014, p. 245-260). Além disso, o avanço da plataforma continental é questão de segurança marítima, uma vez que as fronteiras marítimas brasileiras avançarão. Portanto, é preciso “adotar uma visão estratégica do mar segundo três prismas: como espaço de desenvolvimento; como espaço de projeção de influência externa; e, finalmente, como espaço de segurança e defesa” (RODRIGUES, 2014, p. 1). Em suma, a proposta submetida pelo país é da monta de 4,2 milhões de quilômetros quadrados (VIDIGAL, 2006, p. 30 e 31) que, se reconhecida como sendo pertencente ao Brasil, garante os direitos soberanos sobre os recursos minerais e as espécies sedentárias dessa zona marítima.

² O polígono do Pré-Sal é uma região com inúmeros campos de hidrocarbonetos de expressivo valor econômico (MARTINS, 2010, p. 25-30; COSTA, 2009, p. 129-142).

Conjuntamente ao LEPLAC, surgiu o conceito de “Amazônia Azul” (COSTA; SOUZA SANTOS, 2009, p. 135). Adotou-o para estabelecer uma comparação com a “Amazônia Verde”³ (MARINHA DO BRASIL), enfatizando a sua grandeza e potencialidade para o progresso econômico, político, social e cultural do país. Isso porque a ‘Amazônia Verde’ contém a maior biodiversidade da Terra. Ali encontram-se grandes volumes do planeta de água doce e reservas minerais, o que despertou zelo por parte dos legisladores e gestores. Estes passaram a desenvolver políticas nacionais voltadas para a defesa, a preservação e o resguardo da soberania nacional sobre o espaço (CARVALHO, 2005). Essa comparação foi realizada para demonstrar que há outro ambiente igualmente próspero no território brasileiro. Sua importância estratégica e econômica instiga (ou deve instigar) a mesma atenção e o mesmo cuidado da sociedade por meio da elaboração e implementação de medidas e políticas que busquem maximizar o desenvolvimento sustentável desta área, a qual estava até o momento esquecida (CARVALHO, 2005). Ou seja, a Amazônia Azul sustenta o mesmo tratamento que a Amazônia Verde, porquanto ambas detêm de riquezas naturais (e potencialmente econômicas) extraordinárias.

Considerando o que fora dito, percebe-se que a consciência marítima é hoje, talvez, uma das ferramentas mais poderosas para o progresso da sociedade. Por todas essas, o país mostra-se engajado para a promoção de medidas e políticas públicas que desenvolvam a mentalidade marítima do Brasil, reforçando o potencial valor do mar e resguardando os seus recursos marinhos para as gerações futuras. Nesse contexto, De Lucia (2020) atenta que o direito apresenta-se como a melhor ferramenta para garantir esse movimento, por exemplo, refrear os efeitos antropogênicos sobre o planeta requerem um trabalho colaborativo e coordenado, dentro do qual o desenvolvimento de iniciativas de fortalecimento da mentalidade marítima inserem-se. Mais do que isso, além da transformação positiva que essas ações têm sobre o oceano, se mostram valiosas para um melhor entendimento do meio ambiente marinho brasileiro e para o desenho de novas oportunidades, especialmente de cunho sustentável, no espaço marinho brasileiro. O Planejamento Espacial Marinho, portanto, é a ferramenta de gestão que poderá organizar o uso e as atividades no espaço marinho brasileiro sem que haja ou sobreposição de práticas ou uso/ocupação nocivas para o oceano.

³ Amazônia Verde trata-se do espaço geográfico nacional onde se encontra parte da Floresta Amazônica.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Continental Shelf and UNCLOS Article 76, Brazilian Submission - Executive Summary. **Brazilian Continental Shelf Survey Project**, 2004. Disponível em: <https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/bra02_rev15/Executive_Summary_Brazilian_Partial_Revised_Submission_SR.pdf>. Acesso em 15 jan. de 2021.
- CARVALHO, R.A. **Amazônia Azul**. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/ensmed/expensgeo_12.pdf>. Acesso em 15 de janeiro de 2021.
- CEIMBRA, Centro de Excelência Para o Mar Brasileiro. **O Brasil e o Mar no Século XXI: Relatório aos Tomadores de Decisão no País**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ceimbra, 2012.
- CLPC (COMISSÃO DE LIMITES DA PLATAFORMA CONTINENTAL). **Summary of the Recommendations of the Commission on the Limits of the Continental Shelf in regard to the Submission made by Brazil on 17 May 2004 of Information on the Proposed outer limits of its Continental Shelf beyond 200 nautical miles. 2004**. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/bra04/Summary_Recommendations_Brazil.pdf>. Acesso em 15 de janeiro de 2021.
- COSTA, A.; SOUZA-SANTOS, E. Exploração das Reservas Petrolíferas do Pré-Sal, papel da Petrobrás e os novos marcos regulatórios. **Revista Economia & Tecnologia**, ano 5, v. 19, Out-Dez, 2009, pp. 129-142.
- DE LUCIA, V. Rethinking the Encounter Between Law and Nature in the Anthropocene: From Biopolitical Sovereignty to Wonder. **Law Critique**, n 31, 2020, pp. 329–349. Disponível em: <<https://doi.org/10.1007/s10978-020-09281-9>>. Acesso em: jan. de 2021.
- FIGUEIRÔA, C.S. **Limites exteriores da plataforma continental do Brasil conforme o direito do mar**. Brasília: FUNAG, 2014.
- MACHADO, L.A. **A Plataforma Continental brasileira e o Direito do Mar: considerações para uma ação política**. FUNAG: Brasília, 2015.
- MENEZES, W. **O Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2015.
- MOHKRIAK, W.U.; TORRES, L.C. Levantamentos geofísicos para a delimitação da margem continental brasileira. **Revista USP**, São Paulo, n. 113, abr-mai-jun, pp. 58-80, 2017.
- PAIM, M.A. A expansão da Amazônia Azul: a plataforma continental do Brasil além das 200 milhas náuticas. André Beirão (Org.). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2014.
- RODRIGUES, A.R. Os desafios da plataforma continental – Visão estratégico-militar. **Jornal de Defesa e Relações Internacionais**, IDN, nov. 2014.
- VIDIGAL, A.F. et al. **Amazônia Azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006.