



DO DESCOBRIMENTO À AMAZÔNIA AZUL: A IMPORTÂNCIA DO LEPLAC NO DESENVOLVIMENTO DA RELAÇÃO DO BRASIL COM O SEU ESPAÇO MARÍTIMO

**From the discovery to the Blue Amazon: the
importance of the LEPLAC in the development of
Brazil's relationship with its maritime space**

MANUELA BOCAYUVA

CEDIS/Europa - School of Law, NOVA University of Lisbon (Portugal)
CEDEPEM – Universidade Federal Fluminense (Brasil)

JÚLIA SCHÜTZ VEIGA

CEDIS/Europa - School of Law, NOVA University of Lisbon (Portugal)
CEDEPEM – Universidade Federal Fluminense (Brasil)
CEDMAR – Universidade de São Paulo (Brasil)

ABSTRACT

This article aims to promote a re-reading of the historical evolution of the Brazilian maritime identity. From its discovery to the construction of the 'Blue Amazon' concept, Brazil develops its relationship with the sea; sometimes closer, sometimes further away.

The search for sustainable development and the progress of the 'blue economy' raise the interest over the sea environment in the international and national agendas. Therefore, the analysis of the phenomena that have built (or build) the Brazilian maritime mentality is extremely pertinent and may, from there, promote the improvement of public policies and ocean management. In this regard, the work developed within the LEPLAC has stood out as an important instrument to not only enhance Brazil's knowledge on its maritime space, but also to highlight the importance of understanding the potential sustainable economic development offered by it.

To follow, the research which is developed based on secondary data (bibliographics), and divided in two sections, is presented.

KEYWORDS

Maritime Identity – Continental Shelf – Continental Shelf Beyond 200NM – Blue Amazon – LEPLAC.

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo promover uma releitura da evolução histórica da identidade marítima brasileira. Desde o seu descobrimento até a construção do conceito de ‘Amazônia Azul’, o Brasil desenvolve a sua relação com o mar; por vezes mais próxima, noutros momentos, mais distante.

A busca pelo desenvolvimento sustentável e o progresso da ‘economia azul’ fazem com que o mar ganhe espaço cativo nas agendas, internacional e nacional. Assim, a análise de fenômenos que construíram (ou constroem) a mentalidade marítima brasileira são extremamente pertinentes e podem, a partir dela, promover o aperfeiçoamento das políticas públicas e do manejo do uso do mar e das atividades marítimas. Neste sentido, o trabalho desenvolvido dentro do LEPLAC tem se destacado como um importante instrumento para não apenas aumentar o conhecimento do Brasil sobre seu espaço marítimo, mas também para destacar a importância de compreender o potencial de desenvolvimento econômico sustentável oferecido por ele.

A seguir, é apresentada a pesquisa construída com dados secundários (bibliográficos), dividida em duas seções.

PALAVRAS-CHAVE

Identidade Marítima – Plataforma Continental – Plataforma Continental Além das 200MN – Amazônia Azul – LEPLAC

1. Introdução

No século XIV, o Mar Mediterrâneo era o centro do comércio mundial. Portugal, por sua vez, encontrava-se em uma posição geográfica desfavorecida, no extremo oeste da Península Ibérica. Assim, precisou enfrentar o oceano Atlântico para desbravar novas rotas marítimas para a Índia. Foi neste desbravamento que ‘nasceu o Brasil’.

Essa necessidade (portuguesa) revolucionou a navegação marítima e possibilitou aos colonizadores um maior controle sobre as colônias. A geografia brasileira beneficiou a construção de uma mentalidade marítima desde o princípio. O povoamento das terras deu-se inicialmente através das capitânicas hereditárias. Seu desenho em forma ‘de pente’ possibilitou que cada donatário tivesse acesso à costa e, com isso, a viabilidade da construção de um porto, incentivando o transporte marítimo. Desafortunadamente, o progresso mundial catapultado pela Revolução Industrial durante o século XIX favoreceu os investimentos no setor automobilístico e no transporte rodoviário. Além disso, a consolidação da ocupação do interior das terras brasileiras transformou-se em objetivo primordial em razão, especialmente, da invasão paraguaia no Mato Grosso.

Na década de 80, o Brasil pareceu despertar novamente para a importância do mar para o seu desenvolvimento e implementou iniciativas para a reconstrução da identidade marítima brasileira. Atualmente, a importância do oceano ganhou destaque, uma vez que se apresenta como uma enorme ‘nova’ fonte de recursos, os quais sustentam (ou auxiliam) a implementação de medidas sustentáveis, além de serem relevantes para a evolução da ciência e da tecnologia. No Brasil, o oceano ganhou destaque na agenda governamental; por exemplo, no escopo de projetos como o plano de levantamento da plataforma continental brasileira (LEPLAC) e o conceito de ‘Amazônia Azul’ (COSTA, 2009, p. 135).

Essa investigação, portanto, dedica-se ao estudo da relação do Brasil com o mar, ou seja, a evolução da sua identidade/mentalidade marítima e a relevância disso para o desenvolvimento nacional (CEIMBRA, 2012, p. 37). A partir de uma pesquisa bibliográfica, o artigo destaca o mar como pilar de progresso da sociedade brasileira. Para tanto, a primeira seção esboça considerações preliminares da relação do país com o mar, do seu descobrimento até a criação do conceito de ‘Amazônia Azul’; enquanto a segunda parte enfrenta os requisitos exigidos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM; Convenção) para a conquista do Estado costeiro de reconhecimento internacional da plataforma continental além das 200 milhas náuticas (MN) e a proposta brasileira para o alcance desse objetivo.

2. A relação do Brasil com o seu espaço marítimo

2.1. A perspectiva histórica e a importância da relação do Brasil com o mar

No período das grandes navegações, as caravelas portuguesas que seguiam caminho para as Índias acabaram por encontrar um novo território. Esse era habitado por povos que falavam línguas desconhecidas. Seus relatos, bastante ricos, referiam que nesta terra “dar-se-á (...) tudo”¹, conforme narrou Pêro Vaz de Caminha ao rei de Portugal, descrevendo a região recém-descoberta (CARVALHO, 2015, p. 3). A chegada dos

¹ “Nela, até agora, não pudemos saber que haja ouro, nem prata, nem coisa alguma de metal ou ferro; nem lho vimos. Porém a terra em si é de muito bons ares, assim frios e temperados, como os de Entre Doiro e Minho, porque neste tempo de agora os achávamos como os de lá. Águas são muitas; infindas. E em tal maneira é graciosa que, querendo-a aproveitar, dar-se-á nela tudo, por bem das águas que tem” in **Carta de Pêro Vaz de Caminha**, 1500, p. 24.

portugueses à enseada de Porto Seguro, em 1500, aponta que o Brasil historicamente nasceu com vocação marítima. Além disso, o período do Brasil colonial foi uma das épocas de maior proximidade do país com o mar, tendo em vista que a única forma de comunicação (e acesso) a Portugal era através da navegação marítima.

Entre 1501 e 1503, Portugal ordenou a realização de três expedições com intuito de fazer o reconhecimento do litoral brasileiro (BITTENCOURT, 2006, pp. 33-35). A descoberta portuguesa despertou o interesse de comerciantes de outros países sobre esse novo e próspero território. Após inúmeras falhas nas tentativas de inibir práticas clandestinas por via diplomática, a Coroa portuguesa enviou inúmeras expedições para o patrulhamento da costa brasileira. Os franceses, por exemplo, passaram a realizar o escambo com os indígenas a fim de obter Pau-Brasil, resultando nas ações para inibição da conduta entre os anos de 1516 e 1528 (BITTENCOURT, 2006, pp. 33-35). Entre 1530 e 1533, Martim Afonso de Sousa liderou as expedições para a continuidade do policiamento da costa, bem como para a efetiva ocupação do novo território. Nesse período, estabeleceram-se as capitanias hereditárias (FAUSTO, 1994, pp. 43 e 44) – uma concessão não-hereditária de terras aos povoadores portugueses trazidos para a criação da colônia.

No período entre os séculos XVI e XVII, o Brasil sofreu diversas invasões e, em certos momentos, algumas regiões ficaram sob o controle de outros países (e.g. a tomada pela França dos estados do Rio de Janeiro, entre os períodos de 1553 a 1560, e do Maranhão, entre os anos de 1560 a 1615, e da Holanda do nordeste brasileiro entre 1624 e 1654, cf. BITTENCOURT, 2006, pp. 45-55). Tais nações desejavam apoderar-se de sua parcela nas descobertas das riquezas existentes. Portugal, após conseguir conter o poderio marítimo de seus adversários, retomou as regiões ocupadas. Sua frota naval foi essencial

para a manutenção da gestão do Brasil colônia e inibição de invasões e tentativas de colonizações por outros Estados (BITTENCOUR, 2006, pp. 45-55).

Em 1822 (época da independência brasileira), o Brasil detinha áreas de desenvolvimento esparsas, e essas províncias mal comunicavam-se, resultando na ausência de ‘sentimento de unidade nacional’. Com a declaração da independência e a explosão de revoltas ao longo de todo o Império, a primeira esquadra brasileira, a Marinha Imperial, conseguiu evitar o esfacelamento político do novo Estado e foi essencial na manutenção da integridade da ex-colônia portuguesa (CARVALHO, 2015, p. 3).

Durante todo o período monárquico, a Marinha do Brasil tinha uma grande expressão e importância nacional. A esquadra brasileira, por exemplo, foi uma das principais armas de defesa para a integridade do Império. Mostrou-se efetiva tanto no combate às revoltas internas, como nos casos da Cabanagem (1835), da Guerra dos Farrapos (1835), da Sabinada (1837), da Balaiada (1838) e da Revolta Praieira (1848); quanto, externas, como nas guerras Cisplatina (1825) e Oribe e Rosas (1850) [CEIMBRA, 2012, p. 38]. Em contrapartida, a Proclamação da República, em 1889, solidificou a unidade nacional e afugentou os conflitos. Esse cenário diminuiu a importância da Marinha do Brasil, esvaziando os investimentos no órgão e sucateando os seus recursos. Embora o comércio internacional brasileiro fosse prioritariamente marítimo (CEIMBRA, 2012, p. 38), esse período deu início à degradação da consciência marítima da sociedade brasileira.

O século seguinte foi de investimentos para a valorização e o desenvolvimento interno do país, o que levou à migração de boa parte do interesse econômico do mar para o território terrestre. A intensificação dessa mentalidade deu-se no governo de Juscelino Kubitschek, entre os anos de 1956 e 1961. Com o *slogan* “Cinquenta anos em cinco”, o então presidente buscou (i) o progresso econômico do país e (ii) a diminuição da

dependência brasileira em relação às importações. Dentre as medidas impostas por Juscelino, a instalação da indústria automobilística, a construção de rodovias e o deslocamento da capital federal para Brasília (i.e. do litoral para o centro do país) afastaram ainda mais o Brasil de seu território marítimo (BITTENCOURT, 2006, p. 167).

Porém, em 1953, durante o segundo governo de Getúlio Vargas, a Petrobras foi criada. Tratava-se de uma empresa pública para fins de exploração e aproveitamento econômico de petróleo e gás natural. Inicialmente, as investidas restaram frustradas. A primeira perfuração em poço *offshore* aconteceu somente em 1968, e a ausência de tecnologia adequada impediu o sucesso da atividade em razão da profundidade. Nesse contexto, durante as décadas de 80 e 90, foram criados programas nacionais para o desenvolvimento e inovação de tecnologia para a exploração de petróleo *offshore* (ORTIZ NETO, 2007). No mesmo período, a comunidade internacional construiu um novo marco legal, a Convenção Internacional das Nações Unidas de Direito do Mar de 1982 (CNUDM; Convenção).

Por todas essas, ainda que o Brasil tenha dado “as costas para o mar” em determinado período de sua história, esquecendo a sua identidade marítima, a entrada em vigor da CNUDM, a globalização, o acirramento do comércio internacional, a viabilidade de expansão da plataforma continental e o descobrimento do Pré-sal, impuseram ao governo brasileiro a retomada de sua consciência marítima. Por intermédio prioritariamente da Marinha do Brasil, o país tem despertado a população nacional para a importância do espaço marítimo para o seu desenvolvimento e progresso.

A envergadura da dependência brasileira pelo mar constata-se pelos dados a seguir apresentados. Com uma área superior a 13 milhões de quilômetros quadrados (i.e. dimensões continentais), sendo 8,5 de território seco e 4,5 de território marítimo. A costa

brasileira é banhada pelo oceano Atlântico, com uma extensão de mais de 8,600km (ALMEIDA, 2009), e a zona econômica exclusiva (ZEE) do país é composta por cerca de 3,5 milhões de quilômetros quadrados.

Além da vastidão territorial, as zonas marítimas brasileiras – já delimitadas e reconhecidas – detêm uma alta concentração de recursos marinhos de expressiva variedade e com valor econômico considerável. Além desse espaço marítimo, a CNUDM garante ao Estado a possibilidade de alargamento de sua plataforma continental, caso sejam preenchidos os requisitos constantes no artigo 76 da Convenção. Para tanto, o Brasil investiu recursos humanos, financeiros e tecnológicos para construção de seu pedido para extensão de sua plataforma continental (i.e. além das 200 milhas náuticas), o qual foi submetido à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) – tópico que será esmiuçado mais à frente nesta investigação. De pronto, resta indicar que o objetivo dessa submissão é obter o reconhecimento internacional de seus direitos soberanos sobre os recursos não vivos e espécies sedentárias de uma área (leia-se: solo e subsolo) em torno de 960.000 km². Parte desse pedido já foi analisado e aceito pela CLPC; porém o Brasil está em busca do reconhecimento do total da área requerida, o que também será enfrentado quando da seção sobre o Plano de Levantamento da Plataforma Continental brasileira (LEPLAC).

Outrossim, a sociedade brasileira concentra-se no litoral. Por exemplo, cerca de 80% dos habitantes vivem a menos de 200km da costa, e nesta região estão concentradas 93% da produção industrial do país, 78% da receita brasileira e 85% do consumo de energia elétrica da sua população (MARTINS, 2008, pp. 94 e 95). Isso demonstra que a economia brasileira tem no mar um de seus principais pilares, considerando as várias atividades econômicas dependentes ou realizadas no espaço marítimo. Um dos melhores exemplos

é a prospecção de hidrocarbonetos e demais atividades de exploração de recursos energéticos. Embora inicialmente as investidas no fundo do mar não tenham gerado sucesso (conforme mencionado anteriormente), atualmente cerca de 90% do petróleo explorado e produzido no Brasil é oriundo de suas áreas marítimas. Houve uma reestruturação do setor energético, que elevou o Brasil ao alcance de sua autossuficiência na exploração e produção de petróleo e derivados em 2006 (BITTENCOURT, 2006, p. 169). A continuidade de iniciativas e apoio do governo neste setor possibilitou também o Brasil constar na décima posição dos maiores produtores de petróleo do mundo, segundo o Statistical Yearbook 2018 da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustível (ANP), além de tornar-se um importante *player* com a descoberta do Pré-sal. Dessa forma, essa é uma das atividades econômicas atuais mais importantes para o país, o qual dificilmente teria atingido elevados patamares sem a exploração *offshore*.

O oportuno progresso tecnológico para o desenvolvimento sustentável do espaço marítimo e de seus recursos colocam mais uma vez o oceano em posição de destaque. As iniciativas de obtenção de energia sustentável no mar (e.g. energia eólica offshore e a energia das ondas, cf. EUROPEAN COMMISSION, 2015, p. 1) são promissoras no Brasil em função de suas condições geográficas acima descritas. Outro potencial econômico brasileiro que pode ser aprimorado diz respeito à navegação marítima (em especial a cabotagem) e o comércio internacional. Em torno de 95% do comércio exterior do país é realizado por transporte marítimo. Esse setor movimenta por ano mais de 200 bilhões de dólares no país e atua em todos os seus 75 portos (EUROPEAN COMMISSION, 2015, p. 168). Ainda como atividade desempenhada (e promissora), aponta-se a pesca: um nicho grande e economicamente interessante, pois é uma importante fonte de alimentos e de geração de empregos. Ainda, a aquicultura é o principal condutor da atividade pesqueira,

de modo a estar em consonância aos objetivos de desenvolvimento sustentável. Em suma, percebe-se que o país detém de grande potencial econômico em seu território marinho; todavia, a ausência de maior expressividade de sua mentalidade marítima acarreta um vagaroso progresso da ‘economia azul’ no Brasil e uma consequente perda de inúmeras oportunidades para o aumento de receita e geração de empregos.

2.2. A perspectiva atual da relação do Brasil com o mar

Demonstrada a importância da identidade marítima para o desenvolvimento do país, a partir do final do século XX começaram movimentos para reforçá-la, especialmente pela Marinha do Brasil (e.g. a elaboração da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), Decreto 5,377, de 1980 – atualizada em 2005 – e a Política Marítima Nacional (PMN), Decreto 1,265, de 1994.

O objetivo da PNRM era nortear atividades relacionadas com a exploração, a utilização e o aproveitamento dos recursos marinhos, com a delimitação de metas e princípios e a elaboração de planos e projetos como incentivo para essas atividades.

Por sua vez, a PMC tratava-se de uma iniciativa de criação de uma política nacional voltada para o mar, de modo a regular o uso do mar e as atividades nele praticadas. Embora ainda em vigor, ambas as medidas governamentais, mesmo que ainda estando em vigor não demonstraram destacada eficácia.

Percebeu-se que o restabelecimento da mentalidade marítima era condição *sine quo non* para uma gestão adequada dos recursos marinhos e das atividades marítimas, inclusive para um melhor manejo das medidas já implementadas. Assim, a Marinha do Brasil desenvolveu projetos de literacia do oceano. Um deles construiu o conceito de

‘Amazônia Azul’. Esse termo surgiu no contexto da submissão brasileira para extensão da sua plataforma continental (COSTA, 2009, p. 135). Adotou-o para estabelecer uma comparação com a ‘Amazônia Verde’² (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.

Outra iniciativa de literacia do oceano foi o Programa de Mentalidade Marítima (PROMAR). Esse projeto tem sido implementado em diversas cidades do país. As suas ações dedicam-se ao investimento em pesquisa e ao ensino de crianças e adolescentes da rede pública através de cursos, palestras e exposições itinerantes sobre o tema. Esse despertar para a identidade marítima – iniciado com iniciativas como o PROMAR – é apenas o primeiro passo de uma longa caminhada do governo brasileiro. O Brasil vem

² ‘Amazônia Verde’ trata-se do espaço geográfico nacional onde encontra-se parte da Floresta Amazônica.

angariando esforços e investimentos para um melhor engajamento do Estado e da própria população. Talvez a maior expressão dessa atitude seja o trabalho desenvolvido para a coleta e análise de dados e informações sobre o solo e subsolo brasileiro a fim de elaborar a proposta de submissão para a extensão da plataforma continental além das 200 milhas náuticas (MN), o qual será apresentado na seção seguinte.

3. O LEPLAC como elemento significativo para o reforço da identidade marítima brasileira

3.1. As inovações trazidas pela CNUDM e a viabilidade para a extensão da plataforma continental para além das 200MN

A Convenção foi construída ao longo de onze anos de negociações e pauta-se na cooperação internacional, firmando-se como um marco no direito internacional (MOHKRIAK, 2017, p. 62). Embora se trate de um documento extenso e complexo (mais de 300 artigos, expressivos anexos e dois acordos de implementação³), sua adesão é quase universal (FERREIRA, 2006, p. 37; BECKER-WEINBERG, 2011, pp. 55 e 56). Além de ser a positivação de um direito consuetudinário (ROTHWELL & STEPHENS, 2006, p.

³ Os dois primeiros acordos de implementação tratam de atividades na Área e manejo e conservação de recursos pesqueiros e são datados de 1994 e 1995, respectivamente. Existe um terceiro acordo que está ainda em negociação nas Nações Unidas. Sua última sessão, aprazada para março de 2020, foi adiada em função da pandemia da Covid-19. Tal instrumento legal versa sobre a conservação e o uso sustentável da diversidade biológica marinha em áreas além da jurisdição nacional. Para mais informações sobre os acordos de implementação em vigor, v. VIDIGAL, 2006, p. 37; BECKER-WEINBERG, 2011, pp. 55 e 56.

12), a CNUDM também trouxe inúmeras inovações para o Direito do Mar. Por exemplo, criou três relevantes órgãos (i) o Tribunal Internacional de Direito do Mar (TDIM) para enfrentar divergências quanto à aplicabilidade das normas da Convenção (BÖHN-AMOLLY, 2011, pp. 458-460); (ii) a Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos competente para regular as atividades na Área (MENEZES, 2015, pp. 156-176; TANAKA, 2012, pp. 173-176; e ROTHWELL & STEPHENS, 2016, pp. 142-144) e (iii) a CLPC responsável pela análise e posterior proferimento de recomendações sobre as submissões dos Estados costeiros para a expansão de plataforma continental para além das 200MN.⁴ Ainda dividiu a responsabilização dos Estados de uma forma tripartida, quais sejam, Estado do Porto, Estado bandeira e Estado costeiro. Introduziu o conceito de Patrimônio Comum da Humanidade e positivou a responsabilização dos Estados por poluição decorrente de (i) alijamento, (ii) embarcações, (iii) condução de atividades na Área e (iv) atividades terrestres ou atmosféricas que causam consequências no espaço marítimo.

Conforme dito anteriormente, o Brasil expressou menção em incorporar medidas atreladas ao seu espaço marítimo. A internalização da CNUDM é um exemplo. O Brasil ao longo da esparsa negociação do instrumento legal teve participação ativa, liderando e/ou atuando em conjunto com outras delegações, mas sempre proativa na proteção de seus interesses nacionais (MORRIS, 1979, pp. 137-168). Após a aprovação do texto da Convenção pelo Congresso Nacional, por meio do Decreto-Legislativo 05/87, o Brasil

⁴ Essa análise da CLPC é processo complexo que visa o reconhecimento internacional (ou não) de uma parcela de zona marítima a determinado Estado costeiro. A proposta de submissão para extensão da plataforma continental combina diferentes elementos e fórmulas, de modo que a Comissão, integrada por especialistas, avalia os dados e informações constantes com intuito de checar se preenchidos ou não os requisitos do artigo 76(4) da CNUDM para preferir suas recomendações, sustentando seus argumentos para auferir (ou não) o reconhecimento internacional dessa porção de área requerida pelo Estado. (SILVA, 2015, p. 172).

depositou seu instrumento de ratificação da convenção supracitada ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) em 1988 (MOHKRIAK, 2017, p. 63).

A maior demonstração desse comportamento foi a criação da Lei 8,167/93, instrumento pelo qual o Brasil estabeleceu as suas delimitações de suas fronteiras marítimas.⁵ Um ano depois, a CNUDM entrou em vigor após a conquista da 60ª assinatura (cf. artigo 308); no Brasil, foi incorporada através do Decreto 1,530/95. Elevada ao título ‘Constituição dos Oceanos’, a Convenção é “muito mais do que a mera codificação de um direito consuetudinário preexistente, ou apenas o reflexo da prática internacional recente” (MARTINS, 2010, p. 27), porquanto transformou sobremaneira o uso dos mares e seus recursos.

3.2. A plataforma continental brasileira

A CNUDM, conforme acima esboçado, possibilita a expansão da plataforma continental para além das 200MN. Seu conceito foi elaborado por especialistas durante o desenvolvimento do instrumento legal, e os debates sobre o tema foram convergentes, sem que houvesse a divisão entre Estados desenvolvidos e em desenvolvimento e/ou blocos (MACHADO, 2015, p. 98). O artigo 76 define-a tanto como ‘plataforma continental jurídica’ quanto como ‘plataforma continental morfológica’. O título legal da plataforma continental jurídica (artigo 76(1) da CNUDM) é ‘a Terra domina o mar’, segundo firmou a jurisprudência da Corte Internacional de Justiça (CIJ, Caso do ‘Mar do Norte’, 1969). A extensão dessa

⁵ Esta lei estabelece os limites marítimos do mar territorial, da zona contígua, da zona econômica exclusiva e da plataforma continental. Sua entrada em vigor revogou o Decreto-Lei 1,098/70, que atribuía ao Brasil um mar territorial de 200MN.

zona marítima é pautada no título legal previsto no artigo 76(4) da Convenção, e a ‘plataforma continental morfológica’ conceitua-se como o prolongamento natural do território terrestre, i.e. “uma área plana, com relevo muito suave e gradiente sempre a 1:1000. (...) está limitada a profundidades menores que -460m (...). Sua borda externa (...) é marcada quando o gradiente passa (...) de menos de 1:1000 para maior do que 1:40” (SOUZA, 1999, p. 2). Essas considerações são necessárias para perceber que há diferença entre plataforma continental ‘jurídica’ e ‘morfológica’. A plataforma ‘jurídica’ pode, por exemplo, englobar feições fisiográficas que, morfológicamente, não pertencem à plataforma continental, i.e. dentro do limite de 200MN são abraçadas outras áreas além da plataforma continental, tais como o talude continental, a elevação continental e, em algumas circunstâncias, regiões da planície abissal (SOUZA, 1999, p. 2).

Assim como as demais zonas marítimas, a plataforma continental detém regime jurídico próprio (cf. artigo 78 da CNUDM) que “não se aplica à massa líquida sobrejacente ao leito do mar, mas apenas ao leito e ao subsolo desse mar” (SOUZA, 1999, p. 2). Aplica-se o mesmo regime legal até e além das 200MN, o qual recai sobre os recursos não vivos e as espécies sedentárias (artigo 77(4) da CNUDM). O Estado costeiro detém os direitos soberanos sobre tais recursos, os quais independem de exercício de ocupação ou qualquer declaração expressa (i.e. trata-se da única zona marítima que não requer qualquer manifestação do Estado costeiro para o reconhecimento de seus direitos soberanos, cf. artigo 77(2) e (3) da CNUDM). Em suma, a própria Convenção atesta que os direitos soberanos sobre os recursos não-vivos e as espécies sedentárias da plataforma continental são reconhecidos *ipso facto* e *ab initio* ao Estado costeiro; entretanto para o exercício desses direitos sobre a porção marítima além das 200MN devem ser reconhecidas

internacionalmente por intermédio da CLPC (reflexões a serem melhor analisadas na seção seguinte).

3.3. A viabilidade para o reconhecimento da extensão da plataforma continental para além das 200MN

Para estabelecer o bordo exterior da plataforma continental para além das 200MN, o Estado costeiro aplicará quatro critérios para o desenvolvimento de sua proposta, dois positivos e dois negativos. Inicialmente, os dados e as informações coletadas são analisados com intuito de estender ao máximo a plataforma continental; depois, aplicam-se os critérios restritivos. Essa equação parte das linhas de base (cf. artigo 76(4)(5) e (7) da CNUDM) e, a partir delas, mede-se a distância de 200MN. A identificação do pé do talude continental é realizada com um estudo geológico e geofísico, desenvolvido a partir da análise de dados batimétricos e de sísmica (i.e. procura-se a passagem do talude continental para a elevação continental). Esse é o ponto mais importante para a delimitação da plataforma continental, uma vez que é a partir do talude que o alargamento da plataforma continental é delineado. A partir dele aplicam-se (i) a Regra de Hedberg, cf. artigo 76(4)(ii) da CNUDM; e (ii) a Regra de Gardiner, cf. artigo 76(4)(i) da CNUDM. Após a aplicação (ou combinação) desses critérios, são observados os critérios negativos (i) a extensão da zona marítima não pode exceder as 350MN; e (ii) a área não ultrapassa a marcação das 100MN a partir de isóbata de 2,500m (cf. artigo 76(5) da Convenção).

A conjugação desses quatro fundamentos que sustentarão a viabilidade para a delimitação da plataforma continental para além das 200MN (MACHADO, 2015, p. 89), ou

seja, a “extensão da plataforma continental é juridicamente possível se o Estado conseguir demonstrar que geograficamente e geologicamente, a sua plataforma é efetivamente estendida” (MONEBHURRUN, 2015, p. 2). A necessidade prioritária dessa submissão passar pelo crivo da CLPC (cf. artigo 76(8) e Anexo II da CNUDM) é em decorrência do fato que “toda expansão da plataforma continental de um Estado costeiro, além do limite das 200 milhas marítimas, tem como consequência a diminuição da Área” (SILVA, 2015, pp. 169-184), ou seja, isso restringe o patrimônio comum da humanidade.

Esse processo não se trata de ‘podar os direitos soberanos’ dos Estados costeiros, mas de obter o reconhecimento internacional sob essa região. Tal circunstância foi debatida e acordada durante as negociações da Convenção e surgiu na tentativa de equilibrar as diferenças geográficas existentes entre os Estados: aqueles com extensões marítimas que possibilitam a extensão de sua plataforma continental e aqueles que não possuem tal viabilidade. Há corrente doutrinária brasileira que diz tratar-se de mera formalidade (a submissão da proposta de alargamento da plataforma continental perante à CLPC), porquanto as características de legitimidade do Estado costeiro sobre a sua plataforma continental (*ipso facto* e *ab initio*) prescindem um direito preexistente (MORE, 2012, pp. 61-68; MORE, 2013, pp. 79-109).

3.4. O plano de levantamento da plataforma continental brasileira (LEPLAC)

3.4.1. Prospecções iniciais

Depois da Rússia, o Brasil foi o segundo Estado-parte da CNUDM a submeter a sua proposta de alargamento da plataforma continental para além das 200MN.⁶ Depositou o seu pedido em 2004 logo após a publicação de um documento da CLPC, que continha as diretrizes para as submissões e um alargamento de prazo para a propositura (MOHKRIAK, 2017).⁷ 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. Segundo a Marinha do Brasil, a meta do LEPLAC é delimitar a plataforma continental brasileira para além das 200MN. O plano é subordinado à Comissão Interministerial sobre os Recursos Marinhos (CIRM), um colegiado interministerial. A CIRM divide-se em quatro subcomissões, sendo uma delas o LEPLAC; os demais projetos que coordena é o PROANTAR, o GERCO e o PSRM (VIDIGAL, 2006, pp. 50 e 51).

Entre 1987 e 2010, o LEPLAC foi liderado pelo Comandante Tagore, da Marinha do Brasil, que, além de coordenador executivo do plano, também fora perito da CLPC (MACHADO, 2015, p. 100). Pautou-se o desenvolvimento do LEPLAC 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

⁶ O primeiro país a realizar a submissão perante à CLPC foi a Rússia, em 2003. Boa parte de seu pedido de reconhecimento internacional foi negado, em razão da pendência de delimitação de fronteiras marítimas e divergência quanto a isso com os Estados adjacentes. Em 2013, a Rússia teve concedida a extensão de sua plataforma continental no Mar de Okhotsk. Nesse contexto, refere-se que no início dos anos 2000 outros Estados preparavam as suas propostas de admissão (e.g. Austrália, Japão e Nova Zelândia), cf. MOHKRIAK, 2017.

⁷ 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 proposituras.

Bahia, do Pará e a 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).

3.4.2. A primeira submissão, em 2004

Serão analisadas duas fases do LEPLAC. O levantamento de dados da primeira etapa ocorreu entre 1987 e 2005. Os dados foram recolhidos por geofísicos, através de embarcações equipadas com tecnologia de batimetria, sísmica multicanal, gravimetria e magnometria. Esses métodos eram complementares e, assim, permitiram um melhor entendimento da evolução da extensa margem brasileira: são mais de sete mil quilômetros de litoral. Foram utilizados quatro navios da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) da Marinha do Brasil para a coleta de dados. Todas as embarcações foram equipadas e manejadas em parceria com a Petrobras, a qual auxiliou na coleta e no processamento dos dados. Essa ação conjunta incrementou o conhecimento técnico e científico dos agentes intervenientes no processo. 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).

3.4.3. As recomendações da CLPC

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, pp. 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.

As recomendações da CLPC não são vinculantes; todavia, caso sejam acatadas tornam-se obrigatórias e definitivas. Dessa forma, o Brasil decidiu rechaçar as recomendações feitas pela comissão (cf. possibilidade auferida pelo artigo 8º do Anexo II da CNUDM) e, após novos estudos fazer uma nova submissão. O governo brasileiro fundamentou a sua posição em 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, pp. 231 e 232).

3.4.4. A segunda etapa do LEPLAC

Fora aprovado um novo orçamento pelo governo brasileiro para a manutenção das pesquisas no âmbito do LEPLAC. 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 (i.e. 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-Sal.⁸ 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, pp. 337-342; MENEZES, 2015, pp. 142-148), além de viabilizar o aprimoramento e a capacitação profissional e reforçar a cooperação internacional (MACHADO, 2015, pp. 101-127; FIGUEIRÔA, 2014, pp. 245-260). Além disso, o avanço da plataforma continental é questão de segurança marítima,

⁸ O polígono do Pré-Sal é uma região com inúmeros campos de hidrocarbonetos de expressivo valor econômico (MARTINS, 2010, pp. 25-30; COSTA, 2009, pp. 129-142).

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, pp. 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.

4. Notas conclusivas

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 das iniciativas acima elencadas. A necessidade de atuação conjunta entre os Estados para responder aos problemas atuais (e.g. 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 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.

É sabido que a expansão da plataforma continental para além das 200MN é a *ultima ratio* para delinear as coordenadas geográficas dos Estados. Desse modo, o Brasil tem demonstrado dedicação total para alcançar o reconhecimento internacional desta porção territorial. Conforme esboçado ao longo do texto, o governo brasileiro nas últimas décadas

tem perseguido sobremaneira a reconstrução (bem como o reforço) da mentalidade marítima do país. Esse movimento de resguardo de seus direitos soberanos sobre os recursos minerais e as espécies sedentárias encontrados no solo e subsolo do mar (até e para além das 200MN) também se coaduna com a prática estatal atual de pautar o desenvolvimento, seja social, econômico ou político, em iniciativas sustentáveis (i.e. além de reter essas riquezas, o país poderá garantir o uso racional de seus recursos afim de preservar e proteger o meio ambiente marinho), cf. APOLINÁRIO, 2011, pp. 160 e 161.

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. Nessa senda, reforça-se novamente que o trabalho de angariação e análise de dados realizado no âmbito do LEPLAC, conforme demonstrado ao longo dessa investigação, mostrou-se valioso para um melhor entendimento do meio ambiente marinho brasileiro e para o desenho de novas oportunidades, especialmente de cunho sustentável, no espaço marinho brasileiro.

Sendo este um *working paper*, em estudos futuros poder-se-á avançar a análise das iniciativas brasileiras nesta senda, sublinhando-se, por ora, três menções (i) o país continua aprimorando e sustentando os seus argumentos perante à CLPC a fim de alcançar o alargamento da plataforma continental; (ii) o Brasil, sustentado pelos dados e informações adquiridos sobre a sua geografia marinha, ocupa-se de construir o seu planejamento espacial marinho, em consonância com a meta elencada pela UNESCO; e (iii) o Brasil vem se destacando mais uma vez durante as negociações da ONU no desenvolvimento de instrumentos legais internacionais, agora, no escopo da criação de um novo acordo de

implementação, sob os auspícios da Convenção, sobre a conservação e o uso sustentável da diversidade biológica marinha de áreas além da jurisdição nacional (BBNJ).

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, J.L. **História do Brasil**. Brasília: Funag, 2013.

ALMEIDA, J.A. **Amazônia Azul: o Mar que nos Pertence**. 2009. Disponível em: <http://www.fasprj.org.br/site/amazonia-azul-o-mar-que-nos-pertence/>. Acesso em: 10 de janeiro 2021.

APOLINÁRIO, M. & PARREIRA, P. **Enciclopédia de Direito Internacional**. Manuel de Almeida Ribeiro et al (Coord.). Coimbra: Almedina, 2011, pp. 160 e 161.

BECKER-WEINBERG, V. **Enciclopédia de Direito Internacional**. Manuel de Almeida Ribeiro et al (Coord.). Coimbra: Almedina, 2011, pp. 55 e 56.

BITTENCOURT, Armando de Senna (Org.). **A Importância do Mar na História do Brasil**. Brasília: Ministério da Educação, 2006.

BÖHN-AMOLLY, A. **Enciclopédia de Direito Internacional**. Manuel de Almeida Ribeiro et al (Coord.). Coimbra: Almedina, 2011, pp. 458-460.

BRIOSIA e GALA, Francisco. **Enciclopédia de Direito Internacional**. Manuel de Almeida Ribeiro et al (Coord.). Coimbra: Almedina, 2011, pp. 365-367.

BRASIL. **Decreto 1,265**, de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). *Diário Oficial da União*, Brasília, 13 outubro de 1994.

_____. **Decreto 1,530**, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. *Diário Oficial da União*, Brasília, 23 junho de 1995.

_____. **Decreto 5,377**, de 23 de fevereiro de 2005. Aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar – PNRM. *Diário Oficial da União*, Brasília, 24 fevereiro de 2005.

_____. **Decreto 98,145**, de 15 de setembro de 1989. Aprova o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira. *Diário Oficial da União*, Brasília, 19 setembro de 1989.

_____. **Lei 8,617**, de 04 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 05 janeiro de 1993.

_____. **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 janeiro de 2021.

BUSH, S.V. **Establishing Continental Shelf Limits Beyond 200 Nautical Miles by the Coastal State: a right of involvement for other States?** Leiden; Boston: Brill Nijhoff, 2016.

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.

_____. **No Mar, a Nossa Última Fronteira**. 2015. Disponível em: <http://www.cienciamao.usp.br/dados/cee/_geografia8capitulos9.arquivo.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.

CIJ (CORTE INTERNACIONAL DE JUSTIÇA). **North Sea Continental Shelf case**, 1969. Disponível em: <<http://www.icj-cij.org/files/case-related/52/052-19690220-JUD-01-00-EN.pdf>>. Acesso em 15 de janeiro de 2021.

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.** 2018. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/bra04/Summary_Recommendations_Brazil.pdf>. Acesso em 15 de janeiro de 2021.

_____. Commission on the Limits of the Continental Shelf. CLCS/11. **Scientific and technical guidelines of the commission on the limits of the continental shelf.** Disponível em: < http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_guidelines.htm >. Acesso em 15 de janeiro de 2021.

_____. Commission on the Limits of the Continental Shelf. CLCS/11. **Rules of Procedure of the Commission on the Limits of the Continental Shelf.** Disponível em <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_rules.htm>. 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.

COSTA, S.L. **Amazônia Azul: novas fronteiras.** Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2013.

EUROPEAN COMMISSION. **Harnessing the Power of the Sea: The Future of Ocean Energy.** 2015. Disponível em: <https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/ocean-energy_en.pdf>. Acesso em 15 de janeiro de 2021.

FAUSTO, B. **História do Brasil.** São Paulo: Edusp, 1994.

FIGUEIRÔA, C.S. **Limites exteriores da plataforma continental do Brasil conforme o direito do mar.** Brasília: FUNAG, 2014.

GUEDES, A.M. **Direito do Mar.** Coimbra: Coimbra, 2 ed., 1998.

JAYAKUMAR, S. The Continental Shelf Regime under the UN Convention on the Law of the Sea: Reflections after Thirty Years. Myron Nordquist et al (Org.). **The regulation of continental shelf development: rethinking international standards**. Leiden; Boston: Brill Nijhoff, 2013, pp. 3-12.

MACHADO, L.A. **A Plataforma Continental brasileira e o Direito do Mar: considerações para uma ação política**. FUNAG: Brasília, 2015.

MARINHA DO BRASIL, Diretoria de Hidrografia e Navegação, Centro de Hidrografia da Marinha. **Banco Nacional de dados oceanográficos**. 2015. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/node/26>>. Acesso em 15 de janeiro de 2021.

_____. **Amazônia Azul**. 2018. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/content/amazonia-azul>>. Acesso em 15 de janeiro de 2021.

_____. **Programa de Mentalidade Marítima**. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/secirm/portugues/promar.html>>. Acesso em 15 de janeiro de 2021.

MARTINS, E.O. **Curso de Direito Marítimo**. São Paulo: Manole, vol. I, 3 ed., 2008.

_____. **Amazônia Azul, Pré-Sal, Soberania e Jurisdição Marítima**. UNOPAR Científica Ciências Jurídicas e Empresariais, Londrina, vol. 11, n. 01, 2010, pp. 25-30.

MARTINS, E.O. & FILHO, J.A. Domínio marítimo brasileiro e a Amazônia azul. **Revista do Instituto do Direito Brasileiro**, Portugal, ano 02, n. 7, 2013.

MATTOS, A.M. O novo Direito do Mar, Amazônia Azul e Pré-Sal. **Revista da Faculdade de Direito**, vol. 1, n. 01, 2014.

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.

MONEBHURRUN, N. Da inexistência de um ato unilateral do Brasil sobre o direito de realizar pesquisas na sua plataforma continental além das 200 milhas: comentário sobre a Resolução 03/10 da CIRM. Carina Costa de Oliveira (Org.). **A Exploração e a Investigação na Zona Costeira, na Plataforma Continental e nos Fundos Marinhos**. São Paulo: Juruá, 1ª ed., 2015.

MORE, R.F. Quando cangurus voarem: a declaração unilateral brasileira sobre direito de pesquisa além dos limites da plataforma continental. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, vol. 9, n. 01, 2012, pp. 61-68.

_____. Regime jurídico do mar: a regulamentação das águas e Plataforma Continental no Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, vol. 19, n. 01, Jan-Jun, 2013, pp. 79-109.

MORE, R.F. Um regime de exploração do solo e subsolo da plataforma continental brasileira: reflexões para um futuro já presente. André Beirão (Org.). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2014, pp. 313-346.

MORRIS, M.A. **International Politics and the Sea: The Case of Brazil**. Boulder: Westview Press, 1979.

ORTIZ NETO, J.B. & COSTA, A.J. A Petrobrás e a Exploração de Petróleo Offshore no Brasil: um approach evolucionário. **Revista Brasileira de Economia**, vol. 61, n. 1, 2007, pp. 95-109.

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, pp. 313-346.

RIBEIRO, M.A. **Enciclopédia de Direito Internacional**. Manuel de Almeida Ribeiro et al (Coord.). Coimbra: Almedina, 2011, pp. 130 e 131.

RODRIGUES, A.R. Os desafios da plataforma continental – Visão estratégico-militar. **Jornal de Defesa e Relações Internacionais**, IDN, nov. 2014.

ROTHWELL, D. & STEPHENS, T. **The International Law of the Sea**. Oxford; Portland, Oregon: Hart Publishing, 2ª ed., 2016.

SILVA, A.P. A Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) e os desafios na delimitação das plataformas continentais estendidas. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, vol. 12, n. 01, 2015, pp. 169-184.

_____. **O Brasil e o direito internacional do mar contemporâneo: novas oportunidades e desafios**. São Paulo, Almedina, 2015.

_____. O novo pleito brasileiro no mar: a plataforma continental estendida e o projeto Amazônia azul. **Revista Brasileira de Política Internacional**, vol. 56, n. 01, 2013, pp. 104-121.

SOUZA, J.M. Mar Territorial, Zona Econômica Exclusiva ou Plataforma Continental? **Revista Brasileira de Geofísica**, São Paulo, vol. 17, n. 01, 1999.

TANAKA, Y. **The International Law of the Sea**. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

TORRES, L.C. & FERREIRA, H.S. **Amazônia azul: a fronteira brasileira no mar**. Disponível em: <<http://www.adesg.net.br/noticias/amazonia-azul-a-fronteira>>. Acesso em 15 de janeiro de 2021.

TRENTINI, B. et al. A aplicação de políticas públicas na busca pela ampliação da Plataforma Continental Brasileira: resultados e desafios. **Revista Brasileira de Políticas Pública e Internacionais**, vol. 1, n. 02, 2016, pp. 02-17.

TREVES, T. Remarks on submissions to the Commission on the Limits of the Continental Shelf in response to judge Marotta's report. **The International Journal of Marine and Coastal Law**, vol. 21, n. 03, 2006, pp. 363-367.

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