

BRASIL E PORTUGAL – BALUARTES MARÍTIMOS DO NOVO SÉCULO*

O mar foi o nosso caminho para o mundo, a sedução permanente da aventura, a rota fascinante do desconhecido.
Rui Rasquilho

RAPHAEL CID FONSECA DIAS BERNARDO

Guarda-Marinha

RAMON DANTAS VAQUEIRO

Aspirante

WALMOR CRISTINO LEITE JUNIOR

Aspirante

FILIPE DE OLIVEIRA LOPES

Aspirante

SUMÁRIO

Introdução

Soberania e direito

O desenvolvimento global e a segurança no mar

Riquezas biológicas

Desenvolvimento sustentável e poluição marinha

Infraestrutura portuária e Marinha Mercante no desenvolvimento do comércio marítimo

Meio ambiente marinho: seus habitantes e agentes influenciadores

O fator principal: a mentalidade de uma nação

Conclusão

INTRODUÇÃO

Seria incongruente começar a discorrer sobre um tema sem antes ter uma visão de sua dimensão no contexto no qual se insere. Aproximadamente 3/4 do mundo

são cobertos por oceanos, que somados contêm 97% da água existente no planeta e que possuem um papel essencial para a regulação da vida. A vasta maioria da população mundial vive a poucas centenas de milhas dos oceanos e mais de 3 bilhões

* Trabalho ganhador do prêmio de melhor artigo científico do 1º escalão (Licenciatura e Mestrado) na categoria Relações Internacionais, Direito e Estratégia, no evento Jornadas do Mar, realizado de 12 a 16 de novembro de 2012, na Escola Naval de Portugal. Publicado na *Revista de Villegagnon*, 2013.

de pessoas dependem da biodiversidade marinha e costeira para sua subsistência, sendo atualmente o valor de mercado de recursos marítimos estimado em 3 trilhões de dólares. Além disso, os oceanos servem como a maior fonte de proteína do mundo e escoadouro da maior parte do comércio mundial.

Do ponto de vista geopolítico, segundo Rosecrance (1996), após a Segunda Guerra Mundial um novo sistema de relações internacionais surgiu alternativamente ao sistema anterior, que vigorava desde o Tratado de Westphalia, no qual os Estados não se caracterizam pela capacidade de adquirir e sustentar territórios, mas pela sua capacidade em utilizar os oceanos para a ampliação de suas trocas comerciais, conseguindo, assim, satisfazer suas necessidades e escoar os excedentes da produção. Esse novo sistema é denominado “oceânico”.

No presente século, o mar se (re)apresenta tendo o mesmo palco de séculos atrás, mas com atores diferentes, que trazem consigo uma nova pauta cujo enfoque deve considerar as novas realidades. Esses atores, que operam no cenário internacional, são vários, porém neste trabalho serão abordados dois gigantes nesse tema: Brasil e Portugal. Com a maior Zona Econômica Exclusiva (ZEE) da União Europeia, Portugal, em conjunto com o Brasil, que extrai do subsolo marinho 80% do petróleo à taxa de 1 milhão de barris por dia, traça rumos e delibera sobre potencialidades e desafios de seus respectivos mares, e, por isso, o presente trabalho busca trazer as diversas facetas do mar por meio de uma análise conjuntural dos aspectos marítimos e da atualidade refletida nos dois, de maneira que, ao final, possamos criar mentalidades voltadas para a importância do mar e incutir o desejo visionário de tomarmos os nossos lugares, não somente de meros atores, mas de protagonistas.

SOBERANIA E DIREITO

A história da humanidade sempre esteve ligada ao mar. O fascínio que os oceanos exercem sobre o homem é expresso em forma de amor, respeito, terror e ódio. Histórias antigas são marcadas por naufrágios e mortes no mar, como mitos de monstros e deuses que apareciam durante as travessias.

Com o passar do tempo, a visão mítica do mar deu lugar a interesses econômicos e a discussões no que tange a questões políticas internacionais de soberania nos espaços marinhos. As primeiras pretensões de posse surgiram na Idade Antiga – Roma adotou o conceito de *Mare Nostrum*, isso devido ao seu domínio do Mar Mediterrâneo. Posteriormente, o advento das Grandes Navegações e o descobrimento de novas terras marcam o início das disputas entre Portugal e Espanha, pioneiros na exploração marítima do Atlântico. Tais disputas culminaram na divisão do mundo entre os dois países, fato logo contestado por outras nações que buscavam se desenvolver e conquistar novos territórios.



Símbolo da Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

Inicia-se, assim, a disputa político-econômica entre portugueses, espanhóis, holandeses, franceses e ingleses para determinar se o mar era suscetível de apropriação ou não, culminando na querela

jurídico-doutrinária entre Selden e Grotius, entre o *Mare Liberum* (um mar que está aberto à navegação para navios de todas as nações) e o *Mare Clausum* (qualquer mar ou corpo de água navegável que esteja sob a jurisdição de um país, sendo “vedado” a outras nações). Já no século XVII, os defensores da livre utilização dos espaços marítimos saíram vencedores, o que originou o princípio e a prática da liberdade dos mares e da livre navegação. A definição de Mar Territorial surge nessa época em que sua delimitação se dava a partir do alcance de um tiro de canhão, que equivalia à distância de três milhas.

Com o avanço tecnológico, o ambiente marítimo tornou-se mais dinâmico e complexo, tornando-se integrador de diferentes áreas do globo, ao invés de separá-las. “Os espaços marítimos intercomunicam-se e influenciam-se e é impossível seccioná-los”.²

Com o passar do tempo, o interesse por esses bens foi crescendo. A partir da década de 1930, começaram a surgir discussões na comunidade internacional sobre a necessidade de criar um mecanismo jurídico relativo ao mar. Em 1945, o então Presidente norte-americano Harry Truman, em face aos interesses econômicos ligados ao petróleo e gás, estendeu unilateralmente as dimensões do seu mar territorial. A Declaração de Truman trouxe à tona a ideia de que o Estado litorâneo possui direito natural e exclusivo sobre a plataforma continental situada em sua costa. Em 1958 e em 1960, ocorreram, na Organização das Nações Unidas (ONU), as duas primeiras conferências sobre o Direito do Mar, que, no entanto, não obtiveram

êxito. Finalmente, em 1973 começava a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

A Conferência perdurou por nove anos; após 11 sessões, a redação final da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar (CNUDM) ficou pronta em Montego Bay, na Jamaica. O documento traz a definição dos espaços marítimos, além dos direitos e deveres de cada Estado para determinada área no mar: o mar territorial com 12 milhas, a zona contígua de 24 milhas, a plataforma continental e a zona econômica exclusiva de 200 milhas. Os limites da plataforma continental podem exceder 350 milhas; no entanto, para efeitos de direito de exploração, informações pertinentes aos limites

superiores a 200 milhas devem ser submetidas pelo Estado costeiro à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), que avaliará as informações e recomendará as questões relativas ao assunto.

Brasil e Portugal são exemplos de países que levaram à ONU estudos para pleitear o aumento de suas respectivas plataformas continentais de 200 milhas para 350 milhas desde a costa. O principal objetivo para a Nação brasileira é explorar recursos, como o petróleo, existentes nessa área, haja vista já ter apresentado, em suas pesquisas, a descoberta de grandes reservatórios de óleo leve sob uma camada de sal situada a cerca de 5 a 7 mil metros de profundidade (Pré-Sal), desenvolvendo intensivamente trabalhos avançados nas pesquisas de extração desse recurso natural em altas profundidades.

O Projeto de Extensão da Plataforma Continental (PEPC), apresentado pelo governo de Portugal à CLPC, possui pers-

**“Os espaços marítimos
intercomunicam-se
e influenciam-se e é
impossível seccioná-los”**

² Tradução livre de *International Court of Justice* (1951:132).

pectivas econômicas que permitiriam uma melhora no déficit da balança comercial lusa, pois atrairia recursos estrangeiros, criaria novos postos de trabalho e levaria ao país novas oportunidades para a indústria naval.

O DESENVOLVIMENTO GLOBAL E A SEGURANÇA NO MAR

O mundo pós-Guerra Fria era uma promessa de paz e prosperidade. Francis Fukuyama já citava, em sua literatura, que “um mundo feito de democracias liberais teria menor incentivo para as guerras”, porém novos conflitos, como os de Ruanda, Somália, Afeganistão e Iraque, significaram a dissolução da esperança de um mundo sem catástrofes geradas pelo próprio homem.

O atual sistema democrático liberal colaborou para a consolidação do Estado comercial, culminando na globalização da economia. A nova dinâmica global tem avaliado cada país pela sua capacidade de utilizar seus oceanos para a expansão de suas trocas comerciais, bem como na exploração de recursos indispensáveis, como o petróleo, garantindo, assim, o desenvolvimento econômico do país. Portugal e Brasil são exemplos de nações que têm buscado no mar o subsídio para a consolidação de suas economias.

Essa capacidade de desenvolvimento, aliada às atuais ações de políticas externas, coloca-os em meio à competição global e deixa-os sujeitos a qualquer tipo de retaliação. Isso exige que o Estado possua a capacidade de assegurar os recursos disponíveis em suas

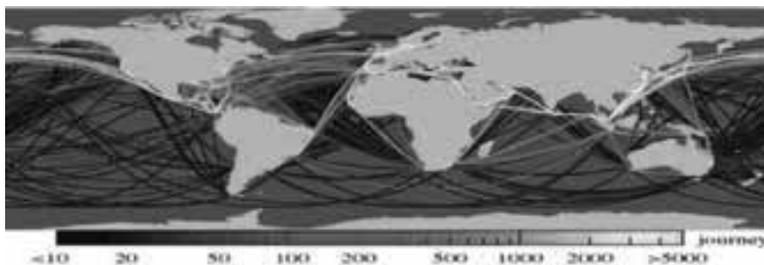
águas jurisdicionais e de garantir a integridade da soberania do Estado. Para isso é necessário um forte investimento na área de defesa e segurança, pois, conforme as palavras de Kissinger, “[...] política sem respaldo da força é mero exercício da retórica”. (1999:112.)

As pretensões estratégicas de Portugal clamam por uma maior projeção de poder a fim de garantir a soberania nos espaços marítimos sob a sua jurisdição. Os EUA possuem interesses em áreas que se estendem até Açores; em contrapartida, França e Espanha projetam seu poder além da Península Ibérica, chegando ao arquipélago português. Os espanhóis possuem um histórico de presença no mar lusitano, estando prontos para ocupar regiões caso haja um eventual desinteresse estratégico de Portugal.

O Brasil também se preocupa com a projeção de poder de outros países em seu território. A reativação da IV Frota Naval dos Estados Unidos, des-

mantelada em 1950, corroborou para a reflexão dos reais objetivos dos norte-americanos na América do Sul. Isso demonstra que a política baseada em uma esquadra naval capaz de projetar o poder americano ao redor do mundo, teorizada pelo Almirante Alfred Mahan no início do século XX, se aplica até os dias atuais. Cabe aos países latinos, liderados pelo Brasil, demonstrarem que são capazes de defender e fiscalizar seu território, tornando a presença de grandes potências na região desnecessária.

“Política sem respaldo da força é mero exercício da retórica”



Mapa com as principais rotas marítimas e a intensidade destas no espaço temporal de um ano

RIQUEZAS BIOLÓGICAS

Devido a características ecológicas, os ecossistemas costeiros são ricos em matéria orgânica, fato que os tornam pontos importantes para o desenvolvimento de diversas espécies marinhas. A fauna e a flora associadas a estes ecossistemas constituem significativa fonte de recursos para as populações humanas.

Para utilizar os recursos naturais de maneira racional, é preciso dispor de conhecimentos específicos que integram diversos setores. A gestão de ecossistemas tem o potencial de aumentar a eficiência de diversas atividades relacionadas ao mar. Para que melhores resultados sejam atingidos, os programas de proteção, conservação e gestão devem ser preferencialmente preventivos, identificando as necessidades de acordo com o contexto, antes que efeitos prejudiciais se tornem irreversíveis. Uma boa coordenação entre agências governamentais é de fundamental importância para evitar ações contraditórias ou redundantes, pois o uso inadequado de recursos costeiros implica reflexos negativos em sua qualidade e utilização, gerando prejuízos na qualidade de vida e na economia. Em grande parte, a solução para a construção de um sistema administrativo efetivo depende da participação pública. Para isso, fazem-se necessárias ações de cunho educativo e conscientizador



Belezas do patrimônio marítimo

da população, pois, como bem disse o Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva, em sua obra *O desafio do mar*, “a Nação é feita para piratas e profetas. Mas piratas e profetas, dos bons, geram-nos a Universidade. Somente com bons piratas e bons profetas do mar é que nos apropriaremos desse mar com uma posse real, profunda, apaixonada, definitiva”. (1970:89) O principal propósito da gestão de zonas costeiras, portanto, é otimizar os benefícios de sua utilização sem danificar o ambiente, preservando-o para futuras gerações.

A legislação lusitana referente à preservação de ecossistemas costeiros é uma das mais antigas. Destacam-se os planos de ordenamento das zonas costeiras, que evidenciam uma clara preocupação com o planejamento integrado dessas áreas. Estes objetivam o ordenamento de usos e atividades da zona costeira por meio da proteção da integridade biofísica. A salvaguarda dos ecossistemas, bem como a preservação do patrimônio ambiental e paisagístico, permite o desenvolvimento de atividades econômicas e das atividades de lazer e turismo, que representam 11% do PIB lusitano e empregam mais de 500 mil pessoas.

O Brasil, por meio do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, adota medidas semelhantes devido ao fato de possuir, assim como Portugal, uma grande área costeira, comparativamente com sua zona geográfica. De acordo com a Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas, 345 milhões de dólares são movimentados apenas pelo setor de turismo.

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E POLUIÇÃO MARINHA

Inicialmente, o oceano era visto como ilimitado. Deduzia-se, então, que sua capacidade de assimilação de dejetos era infini-

ta, no entanto o crescimento populacional e o desenvolvimento industrial iriam alterar radicalmente esse quadro. De acordo com a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Cnumad), desenvolvimento sustentável é:

“A capacidade de corresponder às necessidades do presente, sem comprometer a habilidade das gerações futuras na satisfação das próprias necessidades. O desenvolvimento sustentável deve levar em conta o equilíbrio entre as necessidades da sociedade, da economia e do meio ambiente.” (ALVES, 1999)



Parque de geração de energia eólica

Em função de seu papel como regulador climático, meio de transporte e reserva de biodiversidade em escala global, percebe-se a importância de políticas de exploração sustentável em nível internacional.



À esquerda, o maior petroleiro do mundo; à direita, o maior cargueiro – símbolos do avanço da indústria naval e da quebra de paradigmas em infraestrutura portuária

Devido ao grande avanço das taxas de poluição, Portugal vem tomando medidas a fim de moldar sua legislação às necessidades do atual contexto mundial. Objetivando adequar seu crescimento econômico a um modelo sustentável, diversos planos estratégicos foram desenvolvidos, tais como Plano Nacional da Água (PNA), Plano de Implementação da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (Piends), Programa Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC) e Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ENCNB).

O Brasil foi o primeiro país a assinar a Convenção sobre a diversidade biológica, fato que gerou a criação do Programa Nacional da Diversidade Biológica (Pro-nabio), visando promover parceria entre o poder público e a sociedade civil na conservação da diversidade biológica, na utilização sustentável de seus componentes e na repartição justa e equitativa dos benefícios dela decorrentes.

INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA E MARINHA MERCANTE NO DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO MARÍTIMO

Com o crescimento do comércio mundial por meio da globalização, o transporte marítimo apresentou-se como a mais eficiente ferramenta de desenvolvimento econômico das nações, devido à possibili-

dade de permitir deslocar cargas de grandes tamanho e peso com reduzidos custos, em comparação com o transporte aéreo ou terrestre para deslocamentos intercontinentais. Além disso, incidem sobre essa atividade os efeitos decorrentes da liberalização, das tendências internacionalistas e do vertiginoso crescimento da concorrência.

Nas últimas décadas, observa-se uma intensa e progressiva substituição de registros tradicionais por aqueles de bandeiras de conveniência, já que esses oferecem uma série de vantagens tributárias e fiscais à tripulação e ao navio. Reduzem-se, dessa forma, os gastos com operação e mantém-se o compromisso com a competitividade. Entretanto, devido ao caráter estratégico de se possuir frotas nacionais fortes, muitas das grandes nações oceânicas lançaram mão de políticas

públicas que incentivam o registro nacional e de medidas que melhoram a qualidade de seu transporte marítimo e asseguram sua competitividade, atenuando o primeiro fenômeno.

No Brasil, o mar é palco de aproximadamente 95% das trocas com o exterior. A despeito disso, a participação de seus navios no comércio internacional beira apenas 0,01 do total realizado, perdendo cerca de 7,5 bilhões de dólares ao ano com frete de embarcações para empresas estrangeiras. O Registro Especial Brasileiro deixa a desejar ao não incluir importantes pontos de natureza fiscal e tributária, que são utilizados por outras nações como fortes incentivadores. A navegação de cabotagem, por outro lado, é beneficiada com uma proteção legal que viria a alavancar o retorno de uma frota mercante forte, se não fosse a concorrência realizada pelos caminhões e a mentalidade rodoviária vigente no País.

**A participação de navios
brasileiros no comércio
internacional beira apenas
0,01 do total realizado,
perdendo cerca de 7,5
bilhões de dólares ao ano
com frete**

Observando ainda a nação auriverde, constata-se a notoriedade do crescimento do setor petrolífero, que, por sua vez, pode vir a corroborar para o estabelecimento de um setor de construção naval permanente e sustentável, diante dos desafios do cenário internacional. A afirmativa de tal magnitude pode ser realizada, haja vista o frenesi da demanda por navios de apoio logístico às plataformas e embarcações *offshore*. Em contrapartida, seu setor de manutenção naval ainda é incipiente, caro e escasso, sendo preferível, em grande parte dos casos,

realizar os reparos no exterior. Deve-se, portanto, investir em um parque industrial específico desse ramo e compatível com as demandas de uma frota em ascensão.

Ainda sob a ótica do compromisso com a eficiência, nas últimas décadas ocorre o fenômeno crescente da containerização, que,

ao padronizar a forma de se armazenar as mercadorias para seu transporte, possibilitou a construção de navios maiores e mais robustos. Além disso, buscaram-se formas de se realizar carga e descarga cada vez mais rapidamente. As necessidades descritas demandam atualmente maiores investimentos nos portos, a fim de que se possa criar uma infraestrutura logística de qualidade a eles associada e de que possam exercer corretamente seu papel no comércio marítimo.

MEIO AMBIENTE MARINHO: SEUS HABITANTES E AGENTES INFLUENCIADORES

É imperativo para o estudo da biotecnologia marinha entender o seu conceito; para tal, a convenção sobre a diversidade biológica da Organização das Nações Unidas, em

1992, definiu biotecnologia como “qualquer aplicação tecnológica que utilize sistemas biológicos, organismos vivos ou seus derivados para fabricar ou modificar produtos ou processos para a utilização específica”³.

Diante das potencialidades ainda inexploradas dos oceanos, torna-se indispensável a evolução de “[...] métodos ou formas de localizar, avaliar e explorar, sistemática e legalmente, a diversidade de vida existente, tendo como principal finalidade a busca de recursos genéticos, bioquímicos e químicos [...]” (CEMBRA, 2012:409).

A análise da conjuntura marítima, crescente sob o enfoque da Ciência, Tecnologia e Inovação (C,T&I), deve, antes de tudo, partir de pontos basilares, que são: o entendimento do novo cenário criado pela CNUDM, ciência das responsabilidades assumidas e os novos desafios impostos. Nesse rumo, seguem com gradual avanço os governos brasileiro e português, cujos êxitos são vários. No Brasil, a mobilização de esforços opera em duas vertentes: a primeira no sentido de maximizar os conhecimentos científicos, e a outra no sentido de desenvolver tecnologias para as áreas de conhecimento científico. Em 2009, houve um aumento pouco superior a 100% em relação ao valor anteriormente investido em editais que aprovaram tecnologia, desenvolveu-se o satélite Sabiá-Mar, que é destinado à observação global dos mares e oceanos, além de monitoramento na região oceânica nas áreas próximas ao Brasil e à Argentina, e foram aplicados cada vez mais recursos no Programa Antártico Brasileiro (Proantar), que envolve pesquisas sobre o clima da região.

Passo fundamental e importante nesse sentido dá o governo português ao criar o Programa Dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar (PDCTM) para o estudo de sua ZEE e para o desenvolvimento de bases científicas, entre outros fins. Citam-se ainda a

Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (Emam), que advoga em favor da expansão da plataforma continental e da capacidade de sediar organismos internacionais ligados ao mar.

As movimentações oceânicas têm papel fundamental na amenização e na estabilização das temperaturas, além de serem um dos mais importantes sumidouros de gás carbônico (CO₂) por processos turbulentos na superfície marítima, renovando os gases atmosféricos. Até recentemente, pouca atenção era dispensada à importância dos oceanos como agente influenciador direto no clima, porém estudos indicam que a absorção do CO₂ pelos oceanos se reduziu pela metade nos últimos 15 anos e que está ocorrendo, e possivelmente progrida, o aumento da massa oceânica devido ao degelo das geleiras continentais e das calotas polares. O efeito combinado dos diversos fatores causados pelo aumento da temperatura média impactará os oceanos e sua movimentação, sendo até considerada a hipótese de o Hemisfério Norte viver uma nova era glacial.

Em face ao exposto, estudos vêm sendo empreendidos por Portugal, especialmente no que diz respeito às oscilações do Atlântico Norte (NAO), pois estas afetam diretamente os índices de variabilidade da atmosfera, que influenciam nas precipitações e temperaturas médias. Este assunto é citado na Estratégia Nacional para o Mar como um ponto de merecido destaque na atual conjuntura portuguesa. O Brasil vem desenvolvendo, para estudo do Atlântico, medidas como o Programa Nacional de Boias (PNBoia) e o Programa Pirata, entre outras iniciativas como o consórcio South American Climate Change (SACC), em conjunto com Argentina, Uruguai, Chile e EUA. A Marinha do Brasil desempenha um precioso papel na contribuição para o fornecimento de informações nesse ramo, uma vez que “[...] dispomos hoje de muito mais dados que no passado sobre a interface ar-mar, a qual é real-

3 Disponível em <http://www.mma.gov.br/sitio/index.php?ido=conteudo.monta&idEstrutura=72&idConteudo=>

mente o coração do sistema meteorológico do globo [...]” (SEIBOLD, 1985: 278).

O FATOR PRINCIPAL: A MENTALIDADE DE UMA NAÇÃO

No processo de desenvolvimento, há de sempre considerar como pedra fundamental os avanços alcançados pelo seu povo, de forma que, para as grandes nações, é inconcebível um descompasso entre esses dois elementos. Por expansão de conceito, as nações oceânicas devem sobremaneira buscar lograr espaços para uma mentalidade voltada para o mar, diante da importância que cada vez mais os oceanos vêm ganhando.



Grupo de Escoteiros do Mar em visita ao Navio-Veleiro *Cisne Branco*

Segundo o Programa de Mentalidade Marítima (Promar) da Marinha do Brasil, mentalidade marítima “[...] é a convicção ou crença, individual ou coletiva, da importância do mar para a nação brasileira e o desenvolvimento de hábitos, atitudes, comportamentos ou vontade de agir no sentido de utilizar, de forma sustentável, as potencialidades do mar.”⁴

Com essa definição, evidenciam-se a proeminência da vontade de agir da sociedade como força motriz da nação e objetivo fim das mais diversas medidas governamentais, pois não basta aos governos buscarem ampliar a divulgação do conhecimento do tema sem ter a consciência de

que se torna estéril sem o estímulo à ação por parte da população. Os fatores contribuintes para o surgimento da mentalidade marítima e esta por si mesma se relacionam e se influenciam mutuamente, isto é, a mentalidade marítima é tanto produto quanto causa de tais fatores. Dada é a importância desta mentalidade para Oliveira (1989), que a mesma figura entre os fatores influenciadores do poder marítimo; tais fatores são: uso do litoral e distribuição populacional, posição geográfica, configuração física, produção e escoamento desta, clima e mentalidade marítima.

Iniciativas resolutas vêm sendo tomadas pelas autoridades brasileiras, como o Promar, que estimula, por meio de ações concretas, tal mentalidade. Realçam-se as diferenças de visão: enquanto no Brasil “os caranguejos ainda arranham as costas” e o foco se volta para as praias, em Portugal as tradições marinheiras se voltam, com poetas, como Fernando Pessoa em seu poema “Mar Português”, para a imensidão do mar. Como prioridade, deve-se procurar desenvolver e estimular a inovação e a participação dos diversos setores da sociedade, buscando salvaguardar os mares e costas e ir ao encontro de nossas novas realidades estabelecidas pela CNUDM para ambos os países.

Para a nação portuguesa, o mar sempre teve uma grande importância cultural, tendo deixado sua marca na história do país, e esse legado não só se limitou a mudar o rumo de toda uma pátria, mas se expandiu pelos quatro cantos do mundo, divulgando a cultura lusitana e deixando uma língua falada por oito países. Dessa forma, não se pode negar os laços que a sociedade portuguesa tem com o mar e a influência que os oceanos tiveram e ainda têm na mentalidade e nas vontades nacionais.

4 Disponível em <http://www.mar.mil.br/secirm/promar.htm>

CONCLUSÃO

Na primavera do século XXI, o mar surge como estandarte, trazendo consigo direitos e responsabilidades, grandeza e glória, autonomia e poder para aquelas nações que não se furtam de investir na exploração das potencialidades da imensidão azul dos oceanos, pois sabem que podem esperar no esplendor dos mares o reflexo de uma soberania nacional e da nobreza de um povo.

Segundo o Centro de Desenvolvimento, Conceitos e Doutrina do Ministério da Defesa do Reino Unido, no contexto do mar haverá dois grandes tópicos em 2025: o crescimento da cobiça nos oceanos e o aumento da complexidade do litoral. Devido a essa previsão, pode-se julgar inconcebível um país cujas metas e prioridades em pauta na atualidade se voltam de costas para o mar. O futuro se faz no presente. Iniciativas devem ser tomadas e desenvolvidas levando sempre em consideração a natureza sistêmica na qual se encontram entrelaçados os diversos fatores e agentes apresentados

neste artigo, como é reforçado pelo próprio preâmbulo da CNUDM quando diz que “os problemas dos espaços oceânicos estão estreitamente inter-relacionados e devem ser considerados como um todo”.

Ao lançar-se sobre a imensidão azul dos oceanos, o império luso registrou na história sua marca distinta, conquistando inúmeros territórios no além-mar, fruto de um momento clímax da odisseia portuguesa. Podemos entender o Brasil como o principal herdeiro do legado marítimo português, legado este que se faz manifesto até nos elementos mais basilares e significativos da cultura do povo brasileiro: a sua língua portuguesa.

Como afirmou Rui Rasquilho: “É por via do mar que milhões de pessoas de inúmeros países e regiões do mundo pensam e falam em português, e não têm qualquer dúvida em considerar como sua parte da história deste povo antigo [povo português], que soube encontrar as suas fronteiras territoriais muito antes de qualquer outro país Europeu”.⁵

De um lado, no Atlântico Norte, Portugal. Do outro lado, no Atlântico Sul, o Brasil. Nações interligadas por um legado histórico que conta para nós a importância do mar na nossa jornada até hoje e que têm como caminho direto o Atlântico, oceano este que nos torna vizinhos. Como disse Cecília Meirelles, “foi desde sempre o mar”, e nessa singradura é que se põem os gigantes marítimos, Portugal e Brasil, reivindicando o mar como vetor fundamental da constituição de seus países, já que o mar, para nós, é uma vocação que foi escrita pela maestria do destino como a derrota fundamental e inevitável na qual estamos rumando em busca de bons ventos e mares tranquilos.



Brasil e Portugal: O Atlântico como projeção de um futuro promissor

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA>; Estratégia; Geopolítica; História de Portugal; História do Brasil; Marinha; Oceanopolítica; Poder marítimo;

⁵ Disponível em <http://espreitador.blogspot.com.br/2005/09/portugal-e-o-mar.html>

BIBLIOGRAFIA

- ALVES, Wanderley S. F. A sustentabilidade socioambiental da miticultura no município de Penha – SC, TCC de graduação em Ciências Econômicas, UFSC, Florianópolis, 1999.
- AMARAL, A. C. Z.; JABLONSKI, S. *Conservação da biodiversidade marinha e costeira no Brasil*. Megadiversidade, Conservação Internacional, 1(1), p. 43-51, 2005.
- BARBIER, E.; ACREMAN, M.; KNOWLER, D. Economic valuation of wetlands. In: RAMSAR CONVENTION BUREAU. Gland, Switzerland: University of York, Institute of Hydrology and the International Union for Conservation of Nature, 1997.
- BECKER, B. Levantamento e avaliação da política federal de turismo e seu impacto na região costeira. In: PROGRAMA NACIONAL DE GERENCIAMENTO COSTEIRO. [S.l.], 1995.
- BERTOLANI, A. D.; LEME, F. L. Carregamento de Contêineres em Navios. In: *Revista Mackenzie On-Line de Engenharia*. Universidade Presbiteriana Mackenzie. Outubro. 2004. Disponível em <http://www.mackenzie.br/revista_online_relacao_artigos.html>. Acessado em 29/7/2012.
- CAROLI, Luiz Henrique. A Importância Estratégica do Mar para o Brasil no Século XXI. In: *Cadernos de Estudos Estratégicos*, Ano 2010, nº 9, p.118-157.
- CDB. Convenção sobre Diversidade Biológica. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/sitio/index.php?ido=conteudo.monta&idEstrutura=72&idConteudo=3687&idMenu=2336>>. Acessado em 06/06/2012.
- CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA O MAR BRASILEIRO (CEMBRA). O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País. Coordenação: Luiz Philippe da Costa Fernandes, preparação: Lucimar Luciano de Oliveira. – 2ª edição, revisada e ampliada Niterói, RJ: BHMN, 2012. Disponível em <www.cembra.org.br>. Acessado em 08/07/2012.
- CORBIN, A. *O Território do Vazio: a praia e o imaginário ocidental*. São Paulo: Editora Schwarcz / Cia. das Letras, 1989.
- FUKUYAMA, Francis. *O fim da história e o último homem*. Rio de Janeiro: Rocco, 1992.
- INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. Reports. 1951, p.132.
- KISSINGER, Henry. *A Diplomacia das Grandes Potências*. Rio de Janeiro: Francisco Alvez, 1999.
- MARQUES, Damily Pina. Aspectos atuais do Direito do Mar. Disponível em: <<http://revistadasaguas.pgr.mpf.gov.br/edicoes-da-revista/edicao-atual/materias/aspectos-atuais-do-direito-do-mar/>>. Acessado em 08/08/2012.
- OLIVEIRA, L. L. Novos aspectos geopolíticos do Brasil. In: Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, SDGM, v. 109, n.113, jan./mar., 1989, p. 35-51.
- PROMAR. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/secirm/promar.htm>>. Acessado em 29/07/2012.
- RASQUILHO, RUI. Portugal e o Mar. Disponível em: <<http://espreitador.blogspot.com.br/2005/09/portugal-e-o-mar.html>>. Acessado em 29/07/2012.
- SEIBOLD, E. Lessences de lamer à l’aube de l’an 2000. In: UNESCO. Impact – science et société – science et droit international de la mer pour l’homme dedemain. Paris, n 3/4, 1985, p. 278.
- SILVA, Paulo de Castro Moreira. *O desafio do mar*. Rio de Janeiro: Sabiá, 1970.