

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA
CAMPUS SANTANA DO LIVRAMENTO
BACHARELADO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

FERNANDO DE OLIVEIRA NUNES

**AUMENTO DAS PLATAFORMAS CONTINENTAIS NO ATLÂNTICO SUL:
UM ESTUDO INTRODUTÓRIO SOBRE A EXPANSÃO TERRITORIAL DE
BRASIL, ARGENTINA E URUGUAI (2004-2020)**

**Sant'Ana do Livramento
2023**

(Ficha catalográfica elaborada automaticamente com os dados fornecidos pelo(a) autor(a) através do Módulo de Biblioteca do Sistema GURI (Gestão Unificada de Recursos Institucionais) .

N972a Nunes, Fernando de Oliveira Nunes

Aumento das Plataformas Continentais no Atlântico Sul: Um Estudo Introdutório Sobre a Expansão Territorial de Brasil, Argentina e Uruguai. (2004-2020) / Fernando de Oliveira Nunes Nunes.

83 p.

Trabalho de Conclusão de Curso(Graduação)--
Universidade Federal do Pampa, RELAÇÕES INTERNACIONAIS, 2023.

"Orientação: Kamilla Raquel Rizzi Rizzi".

1. Geopolítica no Atlântico Sul.. 2. Plataforma Continental Sul Americana.. 3. Estratégia e Interesses no Atlântico Sul.. I. Título.

FERNANDO DE OLIVEIRA NUNES

**AUMENTO DAS PLATAFORMAS CONTINENTAIS NO ATLÂNTICO SUL:
UM ESTUDO INTRODUTÓRIO SOBRE A EXPANSÃO TERRITORIAL DE
BRASIL, ARGENTINA E URUGUAI (2004-2020)**

Trabalho de Conclusão de Curso do curso apresentado como requisito parcial para obtenção de grau de Bacharel em Relações Internacionais pela Universidade Federal do Pampa - UNIPAMPA.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Kamilla Rizzi

**Sant'Ana do Livramento
2023**

FERNANDO DE OLIVEIRA NUNES

**AUMENTO DAS PLATAFORMAS CONTINENTAIS NO ATLÂNTICO SUL:
UM ESTUDO INTRODUTÓRIO SOBRE A EXPANSÃO TERRITORIAL DE
BRASIL, ARGENTINA E URUGUAI (2004-2020)**

Projeto de Pesquisa realizado como parte do Trabalho de Conclusão de Curso para obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais pela Universidade Federal do Pampa.

Orientadora: Prof.^a. Dra. Kamila Raquel Rizzi

Banca examinadora:

Prof.^a. Dr.^a. Kamilla Rizzi
Orientadora
(UNIPAMPA)

Prof. Dr. Rafael Vitoria Schmidt
(UNIPAMPA)

Prof.^a. Dr.^a. Nathaly Xavier Schutz
(UNIPAMPA)

Contra as ideias da força, a força das ideias!
(Florestan Fernandes).

Dedico este trabalho aos meus pais, meus avós, meu filho e ao meu cachorro

Chico Nunes.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, nos moldes da minha fé cristã, agradeço mais que tudo a Deus, quem me deu força, sabedoria e paciência em toda minha jornada. Agradeço também do fundo do meu coração a minha querida e excepcional orientadora Kamilla Raquel Rizzi, visto que todas as vezes que solicitei suas orientações a mesma estava sempre pronta para ajudar de maneira educada, prestativa e gentil.

Agradeço a professora Alessandra Troian, ela teve papel primordial em um momento que enfrentei adversidades acadêmicas, me tratou de maneira ímpar e procurou me orientar da melhor maneira, com os meios que tinha disponível nas suas mãos.

Não posso deixar de agradecer ao meu grande amigo Vinicius Maciel, este que foi o responsável por me inscrever no Curso de Relações Internacionais ainda lá em 2016, quando eu ainda era vida loca. Sem dúvidas que se não fosse por um empurrão dele, hoje eu não estaria completando esta etapa acadêmica. Sou extremamente grato a minha ex-colega e grande amiga Samara Oliveira, que mesmo morando a mais de 1.500 quilômetros de distância foi primordial nas ajudas e nas conversas. Agradeço imensamente também a minha amiga Júlia Sleifer Alonso, sendo mais outro exemplo de ajuda a distância, está foi primordial para o pontapé inicial do meu trabalho, quando o tema ainda nem era o que trato agora no trabalho.

Agradeço do fundo do meu coração a todos estes envolvidos no desenvolvimento do meu TCC, quem sabe, jamais poderei retribuir a altura o que fizeram por mim. No entanto sou muito grato a todos que fizeram parte de alguma maneira nesta trajetória que foi muito difícil e ao mesmo tempo enriquecedora.

Sendo assim, serei eternamente grato por cada ajuda, cada gesto e cada conselho que estes me forneceram, quem sabe jamais conseguirei retribuir a altura do que fizeram por mim, neste sentido faço estes singelos e sinceros agradecimentos. Por fim, agradeço e dedico este trabalho integralmente ao meu querido filho Martin Flores Nunes.

RESUMO

O Atlântico Sul é historicamente uma área de importância geopolítica. Os países sul-americanos ribeirinhos dispõem de oportunidades que o Oceano oferta, mas é no subsolo que se encontram os principais interesses atuais de Brasil, Uruguai e Argentina. Com o aumento das respectivas plataformas continentais, estes países pretendem aumentar suas capacidades e ampliar sua exploração econômica no Atlântico Sul. Neste trabalho, vemos como cada país vê sua plataforma continental, seu acesso aos mares e suas oportunidades. Buscando responder a pergunta: “Quais as principais motivações para o aumento nas plataformas continentais de Brasil, Argentina e Uruguai no século XXI?”, traremos o reconhecimento teórico a partir de uma abordagem realista, com vista na ideia da sobrevivência destas nações e como os organismos multilaterais mediam disputas. Dessa forma, o objetivo principal desta pesquisa é analisar as motivações para o aumento das plataformas continentais de Brasil, Argentina e Uruguai no século XXI. A hipótese é de que estes países possuem constrangimentos que os forçam a expandir sua soberania, tanto na qualidade como na quantidade de dispositivos, o que os leva a buscar mais oportunidades no mar enquanto o observa e protege. O desenvolvimento do trabalho será abordado a partir do protocolo qualitativo, serão analisadas considerações teórico-conceituais das relações internacionais e a normatização de acordos que motivaram os países envolvidos no objeto de estudo, Brasil, Argentina e Uruguai, a reivindicar a expansão plataforma continental, afim de remarcar sua delimitação territorial sob o mar. Ao final então é reconhecido quais os interesses e como se justificam as ações para ampliar as plataformas continentais no Atlântico Sul.

Palavras-chave: Plataforma Continental, Atlântico Sul, Soberania.

ABSTRACT

The South Atlantic is historically an area of extremely geopolitical importance. Geopolitically important. The South American riverside countries that bathe on its coastline by the South Atlantic have many opportunities that the Ocean offers, but it is underground that the main current interests of Brazil, Uruguay and Argentina are found. With the increase of the respective continental platforms, these countries intend to increase their capacities and expand their economic exploration in the South Atlantic. In this work, we see how each country sees its continental shelf, its access to the seas and its opportunities. Seeking to answer the question: "What are the main motivations for the increase in the continental shelves of Brazil, Argentina and Uruguay in the 21st century?" themselves as mediators to mediate disputes. Thus, the main objective of this research is to analyse the motivations for the increase in the continental shelves of Brazil, Argentina and Uruguay in the 21st century. The hypothesis is that these countries have constraints that force them to expand their sovereignty, both in quality and quantity of devices, which leads them to look for more opportunities in the sea while observing and protecting it. The development of the work will be approached from the qualitative protocol, theoretical-conceptual considerations of international relations will be analysed and the standardization of agreements that motivated the countries involved in the object of study, Brazil, Argentina and Uruguay, to claim the expansion of the continental shelf, in order to remark its territorial delimitation under the sea. At the end, then, it is recognized which are the interests and how the actions to expand the continental shelves in the South Atlantic are justified.

Keywords: Continental Shelf, South Atlantic, Sovereignty.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 Atlântico Sul	2
Mapa 2 Atlântico Sul e elevações continentais sulamericanas e africanas.....	26
Mapa 3 - Membros ZOPACAS e o Atlântico Sul	27
Mapa 4 - Costa Brasileira: elevações, Ilhas e presença de minérios.	34
Mapa 5 - Argentina e Malvinas (Falkland Islands).....	37
Mapa 6 - Expansão da plataforma continental argentina 2020.	40
Mapa 7 - Expansão da plataforma continental uruguaia, 2014.	41
Mapa 8 - Ampliação da plataforma continental argentina em 2016 sem resolução sobre Malvinas.....	55

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AFRICOM - Comando dos Estados Unidos para a África (sigla em inglês)

BPD - barris por dia (medida de produção de petróleo)

BRICS – GRUPO DE NAÇÕES FORMADO POR BRASIL, RÚSSIA, ÍNDIA, CHINA E ÁFRICA DO SUL

CDI – COMISSÃO DE DIREITO INTERNACIONAL

CNUDM – CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DIREITO AO MAR

CPLP - Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

FMI – FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL
francês)

GLONASS - Sistema de Navegação Global por Satélite (sigla em inglês)

IBAS - Fórum de Diálogo Índia-Brasil-África do Sul

LEPLAC – PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL

LRIT - Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

MINUSCA - Missão Multidimensional Integrada das Nações Unidas para a Estabilização da

MONUSCO - Missão das Nações Unidas na República Democrática do Congo

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS

P&G - Petróleo e Gás

Pesca IUU - Pesca ilegal, não reportada e não regulada (sigla em inglês)

PIB - Produto Interno Bruto

PREPS - Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite

República Centro-Africana (sigla em francês)

SIMMAP - Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de Petróleo

SisGAAz - Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul

SISTRAM - Sistema de Informação Sobre o Tráfego Marítimo

SOUTHCOM - Comando Sul dos Estados Unidos (sigla em inglês)

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	1
2. REFERENCIAL TEÓRICO	10
2.1. Realismo e poder nas relações internacionais.....	11
2.2. Poder marítimo.....	15
2.3. Direito do mar.....	19
3. CONTEXTO HISTÓRICO DA ATUAÇÃO DE BRASIL, URUGUAI E ARGENTINA NO ATLÂNTICO SUL	25
3.1. O contexto do Brasil.....	33
3.2. O contexto argentino na região	36
3.3. O contexto uruguaio no Atlântico Sul	41
4. PROJETOS NACIONAIS DE AUMENTO DAS PLATAFORMAS CONTINENTAIS DE BRASIL, ARGENTINA E URUGUAI	43
4.1. Projeto do Brasil.....	46
4.2. Projeto da Argentina.....	53
4.3. Projeto do Uruguai	57
4.4. Análise comparativa entre os três estudos de caso	61
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	63
6. REFERÊNCIAS	65

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como tema de pesquisa a geopolítica na porção sul-americana do Atlântico Sul ocidental, se delimitando para o estudo das motivações do aumento das plataformas continentais para 350 milhas marítimas no território do Brasil, Argentina e Uruguai, nas duas últimas décadas. Nesse sentido, se faz necessário explicar que a região do Atlântico Sul consiste na parte meridional do oceano Atlântico e está situado no Hemisfério Sul, ao sul do Equador e, além disso, é válido ressaltar que esta região foi elo de comunicação e transporte da economia escravista durante os séculos XVI e XIX. Atualmente, a região também conhecida como “Bacia Atlântica” continua sendo a via de conexão entre América do Sul e África e retornou a chamar atenção pela sua importância estratégica, principalmente, após a Guerra das Malvinas em 1982, e da descoberta de novas reservas de petróleo dos dois lados do oceano (FIORI *et al.*, 2013).

O Atlântico Sul engloba quatro arquipélagos e ilhas de tamanhos diferentes, em que a parte da costa africana se estende de Guiné-Bissau ao Cabo, abarcando dezesseis países com 9.000km de costa, enquanto na costa americana sua extensão é de 13.500 km e aborda Brasil, Uruguai e Argentina (OLIVEIRA; NETTO, 2015). Após a Declaração do Presidente Harry S. Truman em 1945, os Estados Unidos reivindicaram a propriedade dos recursos da plataforma continental ao longo de suas costas e, com isso, ocorreu uma espécie de despertar mundial para o potencial econômico dos mares e, com isso, vários países da América Latina passaram a adotar duzentas milhas como limite da soberania e jurisdição nacional de seus mares adjacentes, solo e subsolo, através de atos unilaterais. Dos três países a serem analisados, a Argentina adotou em 1966, o Uruguai em 1969 e o Brasil, por último, em 1970 (LONGO, 2014).

Mapa 1 Atlântico Sul



Fonte: 1 Encyclopædia Britannica, Inc. (adaptação nossa)

Ainda que durante a Guerra Fria, a participação dos países sul-americanos fosse marginal, no que diz respeito ao embate Leste-Oeste, a busca pela responsabilidade de defesa do subcontinente e do Atlântico Sul foi de suma importância. Dessa forma, é possível identificar a preocupação do governo brasileiro com o Atlântico como um “resultado da bem-sucedida política externa do país, que nas últimas décadas perseguiu a todo custo objetivos que visaram assegurar direitos e interesses no espaço marítimo do entorno regional estratégico” (p. 12). Com efeito, isso se apresentou na prática por meio da ratificação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), em 1994, e na política doméstica os esforços foram vistos através dos incentivos a pesquisa que desenvolveu o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos da Zona Econômica Exclusiva Brasileira (ReviZee) e o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) (COSTA, 2012).

Esses dois programas foram liderados pela Marinha e contaram com apoio direto da Petrobras, além da participação de instituições nacionais de pesquisas oceanográficas. A partir das regras da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1973, o Estado brasileiro conquistou a soberania plena no mar territorial (12 milhas) e a soberania de fato na zona econômica exclusiva (ZEE – 200 milhas). Esse território insular é composto por um conjunto de ilhas que estão

posicionadas em alguns casos a mais de mil km da costa e representa uma avançada ponta de lança da presença brasileira no Atlântico Sul Equatorial e Tropical e, na prática, o prolongamento da sua soberania de base continental no oceano profundo: Arquipélago São Pedro e São Paulo (a 540 milhas de Natal), Ilha de Trindade e Vaz de Lima (a 760 milhas do Rio de Janeiro), Arquipélago de Fernando de Noronha (a 200 milhas¹ de Natal), Arquipélago de Abrolhos e Atol das Rocas (COSTA, 2012, p. 13).

Ademais, o investimento em pesquisa sobre este entorno estratégico demonstrou o devido interesse na região, principalmente, através dos programas de levantamento dos recursos vivos marinhos e nas áreas de batimetria, geofísica e geologia do leito e do subsolo marinhos. Dito isso, é importante ressaltar que hoje o território brasileiro conta com uma população de 214 milhões de habitantes, que a sua costa litorânea possui mais de 7.500km em que praticamente todos os Estados costeiros contam com sítios portuários naturais (BANCO MUNDIAL, 2021).

Para isso, a criação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CRIM) em 1974 foi fundamental para desenvolver os programas e planos mencionados acima e que, além disso, permitiu a expansão do horizonte estratégico do país no Atlântico Sul até a zona meridional, ou seja, em sentido ao continente antártico e seus 14 milhões de km² (COSTA, 2012). Nesse sentido, desde a virada do século, a CRIM vem realizando um trabalho de aquisição, processamento e interpretação de dados geofísicos e batimétricos, com o propósito de estabelecer os limites exteriores da plataforma continental” (p. 114). Esse trabalho de 18 anos (1986-2004) foi realizado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha e contou com o apoio técnico e científico da Petrobras (SILVA, 2013).

¹ 1 Uma milha náutica equivale a 1,852 km.

A partir disso, em 17 de maio de 2004, o Brasil submeteu a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), órgão competente para análises e avaliações técnicas referentes ao território sobre o mar, o seu primeiro pedido de expansão da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas. A proposta brasileira previa uma expansão de 911.847 km² que, posteriormente, em fevereiro de 2006, houve uma adição de expansão para 953.525 km². No entanto, as recomendações da CLPC aprovadas em 27 de abril de 2007 não atenderam integralmente a proposta, tendo em vista que a CLPC não concordou com cerca de 190.000 km², ou seja, 20% da área estendida além das 200 milhas (LEPLAC, 2022).

Com isso, após o Brasil receber as recomendações da CLPC, os esforços para elaboração de uma nova proposta foram aprovados na 168ª Sessão Ordinária da CIRM, de 13 de maio de 2008. Para isso, foram efetuadas as seguintes ações:

a contratação do navio Sea Surveyor, da empresa britânica Gardline, que iniciou a aquisição de dados geofísicos na margem continental sul, a partir de maio de 2009; e a autorização para a coleta de dados geofísicos na fronteira lateral marítima com a Guiana Francesa, em águas jurisdicionais francesas (SILVA, 2013, p. 116).

As atividades que foram encerradas em maio de 2010 contaram com cinco navios que alcançaram aproximadamente 440.000 km² de perfis de dados. Para a elaboração da nova proposta, a margem continental brasileira foi dividida em três áreas distintas: Região Sul, Margem Equatorial e Margem Oriental/Meridional. A proposta da Região Sul, inserida em parte da Margem Meridional, foi encaminhada à ONU em abril de 2015 e apresentada à Comissão em 25 de agosto de 2015. Em março de 2019, a CLPC aprovou na sua totalidade o Limite Exterior proposto pelo Brasil, incorporando na Plataforma Continental brasileira uma área de cerca de 170.000 km² (SILVA, 2013; LEPLAC, 2022).

A proposta da Margem Equatorial foi encaminhada à ONU em 8 de setembro de 2017 e apresentada na Comissão em 08 de março de 2018. A sua análise que foi em agosto de 2019 encontra-se paralisada, em função da pandemia do COVID-19, desde fevereiro de 2020. Por fim, a proposta da margem

MAPA 1: Mapa de la Plataforma Continental Argentina em 2009 (CLPC, 2022).

m Oriental/Meridional com a inclusão da elevação de Rio Grande (ERG) foi encaminhada à ONU em 7 de dezembro de 2018, no entanto, devido as paralisações da análise da Margem Equatorial, esta seção da proposta, possivelmente, será analisada a partir de 2024 (LEPLAC, 2022). Com efeito, segue abaixo a figura 1 sobre a situação da plataforma brasileira atualmente.

Após se tornar independente da coroa Espanhola, em 1810, através da Revolução de Maio, a Argentina foi constituída como uma federação de 23 províncias e uma cidade autônoma, Buenos Aires, a capital do país. A Argentina possui quase 5 mil km de costa e 940 mil km² de mar territorial, por isso, conta com uma posição estratégica acerca da Antártica, além de sustentar a disputa pela soberania das Ilhas Malvinas e das Ilhas Geórgia e Sandwich do Sul com a Grã-Bretanha. Por esse motivo, talvez este seja o país com acesso à plataforma continental que mais associa sua relação com o Atlântico aos problemas de Defesa (FIORI *et al.*, 2013). Nesse sentido, após a ratificação da CNDUM no país em dezembro de 1995, a Argentina deu início a uma agenda de trabalho para atingir as 350 milhas marítimas na plataforma e, para tanto, a promulgação da Lei n° 24.815, em 1997, permitiu a criação da *Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental* (COPLA) (GONZALEZ, 2016).

Hoje, a Argentina conta com uma população de 45,81 milhões de habitantes (BANCO MUNDIAL, 2021) que também busca progresso rumo aos benefícios que o Direito do Mar pode trazer ao âmbito doméstico. Nesse sentido, o país também avançou suas pesquisas para a Antártida, visto que o Tratado Antártico de 1958 delimitou as intenções militares na região, sendo o primeiro mecanismo de não proliferação de armas num determinado espaço, durante a Guerra Fria. Sendo assim, a região da Antártida e das Ilhas Malvinas, podem ser consideradas as principais áreas de interesse estratégico na plataforma continental para o governo argentino (GONZALEZ, 2016).

Em relação a utilização do território, a Argentina também contou com a extração de informações para fins científicos, a partir do incentivo a pesquisa, no entanto, contou também com o apoio de empresas estrangeiras para o levantamento até às 350 milhas marítimas. Com isso, “entre 2001 e 2002 iniciaram-se os processos de granometria, magnetometria, sísmica, batimetria e gravimetria” (p. 46) no entorno estratégico, com intuito de realizar uma

expressiva coleta de dados. Contudo, após a crise econômica de 2001, a continuidade dos levantamentos foi realizada a partir de 2004 pelo Navio Hidrográfico *Puerto Deseado*, na medida em que este passou a executar tarefas de levantamento na região sul da *Tierra del Fuego*, enquanto outros navios realizaram a coleta de dados no setor antártico (GONZALEZ, 2016). A partir disso, em 21 de abril de 2009, a COPLA Argentina apresentou para a CLPC a proposta de expansão de 1.782.000 km² de plataforma continental para além das 200 milhas náuticas que correspondem a aproximadamente 4.799.000 km² entre as linhas de base e as 200 milhas. A subcomissão responsável por analisar a proposta argentina foi estabelecida em agosto de 2012 e até a data de aprovação final, houve várias rodadas de análise do pedido, até que em 27 de agosto de 2015 foi realizada a apresentação final da Argentina para a Comissão. Assim, em 11 de março de 2016 a Comissão aceitou as recomendações dos técnicos vinculados a COPLA, traçando uma nova fronteira de 350 milhas náuticas e representando um feito para o governo argentino depois de 20 anos de trabalho, como pode ser visto na figura 2 abaixo (BALBELA, 2018; COPLA, 2022).

O Uruguai, um país que também foi colonizado pela Espanha, teve sua independência reconhecida pelo Reino Unido, assim como o Brasil, porém, no ano de 1828, tempos depois de se libertar da coroa espanhola em 1811 através da *Batalha de Las Piedras*, liderada por José Gervasio Artigas. A independência não foi imediata, devido a anexação da banda oriental pelo Brasil Império, em 1817. Fato esse que, após o reconhecimento da independência do Brasil, em 1822, mobilizou o território oriental a reivindicar sua soberania através dos 500 dias da Guerra da Cisplatina, contando com o apoio da Argentina que resultou na declaração da independência uruguaia no dia 25 de agosto de 1825. Já no século seguinte, ao estender o seu mar territorial até duzentas milhas no ano de 1969, o Uruguai declarou que os navios de qualquer Estado gozariam do direito de passagem inocente em uma zona de doze milhas de extensão (LONGO, 2014).

Em 1970, Chile, Peru, Equador, Panamá, El Salvador, Argentina, Brasil, Nicarágua e Uruguai firmaram um acordo de alcance regional chamado *Declaración de Montevideo sobre el Derecho del Mar*, que delimitava o espaço geográfico, econômico e social entre o mar, a terra e a sociedade dos países

ribeirinhos, a fim de aproveitar os benefícios oferecidos pelo entorno marítimo. Além disso, foi considerado também que as normas dali em diante, em relação aos limites e soberania da jurisdição nacional sobre o mar, deveriam levar em conta a realidade geográfica, econômica e social de cada país costeiro. Para isso, os Estados signatários normatizaram que a extensão dos seus direitos sobre a zona marítima seria, a distância máxima, de 200 milhas náuticas (CAPANDEGUY *et al.*, 2017).

A costa uruguaia conta com muitas riquezas naturais, principalmente, em Punta Del Este, onde a Petrobras possui blocos de exploração de petróleo e gás natural (FIORI *et al.*, 2013). Apesar disso, o Uruguai que conta hoje com uma população de 3,48 milhões de habitantes e a extensão costeira de 660 km, é o menor país entre os três analisados (BANCO MUNDIAL, 2021). Dessa forma, a questão principal da terceira Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar que diz respeito ao aumento da plataforma continental no Atlântico Sul é de grande interesse para o Uruguai, tendo em vista que isso significará no aumento do território uruguaio.

Além disso, os ganhos econômicos que surgem da possibilidade de explorar recursos como hidrocarbonetos, minerais e espécies vivas na plataforma continental, são um dos fortes motivadores que impulsionam o país a pleitear o aumento da sua jurisdição sobre os Direitos do Mar, uma vez que esta expansão representaria cerca de aproximadamente 83.000 km², ou seja, um aumento expressivo do território uruguaio. Para isso, em 1999 foi criada *Oficina Coordinadora del Proyecto de Relevamiento de la Plataforma Continental* (OCPLA) que ficasse responsável pela elaboração do projeto de apresentação à Comissão da ONU. Com isso, em 2004 o Uruguai contou com navios da Alemanha e Itália na costa uruguaia para os levantamentos batimétricos e sísmicos, e em 7 de abril de 2009 o Uruguai enviou seu primeiro pedido de expansão da plataforma continental à CLPC que foi apresentada em agosto do mesmo ano (CAPANDEGUY *et al.*, 2017).

No entanto, o levantamento foi considerado de baixo conhecimento sobre as questões morfológicas, geológicas e geofísicas. Assim, para uma nova apresentação, o Uruguai recebeu visitas técnicas de Portugal, Noruega, Alemanha, México, Argentina e Brasil, e em 2014 foi atualizada sua apresentação, seguindo orientações técnicas e científicas e trabalhando em

conjunto com a LEPLAC (Brasil) e COPLA (Argentina). Nesse período, a partir de abril de 2011 a subcomissão responsável por analisar o pedido Uruguaio, realizou diversos encontros até que em agosto de 2014 a nova proposta foi enviada e apresentada em novembro de 2015. Depois de um longo processo, dia 9 de fevereiro de 2016 o Uruguai foi recebido pela comissão para uma apresentação final e em 19 de agosto do mesmo ano teve seu pedido aprovado para a nova delimitação da plataforma continental, com o máximo permitido de 350 milhas a partir da linha de base, (CAPANDEGUY et al., 2017).

A partir das considerações acima apresentadas, pretende-se responder ao seguinte problema de pesquisa: Quais as principais motivações para o aumento nas plataformas continentais de Brasil, Argentina e Uruguai no século XXI (2004-2020)?

Neste sentido, parte-se do pressuposto de que as principais motivações para os projetos nacionais de expansão para 350 milhas náuticas nas plataformas continentais de Brasil, Argentina e Uruguai (entre 2004 e 2020) ficam sob a premissa da relevância sobre a questão territorial, ou seja, trata-se de uma questão de soberania nacional. Nesse sentido, é possível dizer que a soberania é motivada por alguns fatores como a percepção destes países em relação à geopolítica do Atlântico Sul e aumento de presença extrarregional; a manutenção da região sul-atlântica como passagem para a Antártida; e o interesse político de ampliar o domínio soberano dos três países, de acordo com o artigo 76º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

Logo, para responder à questão que norteia esta pesquisa, analisar-se-á as motivações para o aumento das plataformas continentais de Brasil, Argentina e Uruguai no século XXI. Para responder se a hipótese faz sentido, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos: Analisar as considerações teórico-conceituais que auxiliam na compreensão da geopolítica do Atlântico Sul; compreender a geografia e a história de Brasil, Argentina e Uruguai na região; identificar as motivações históricas e recentes para os respectivos projetos nacionais de aumento das plataformas continentais de Brasil, Argentina e Uruguai. Tais objetivos dão luz aos seguintes capítulos, sendo o primeiro teórico, o segundo apresentando o atlântico Sul e seu

contexto, e o terceiro mostrando como os países alvo deste documento expandiram sua plataforma continental.

Essa pesquisa se justifica no sentido de contribuir para os estudos das relações internacionais, tendo em vista que pretende analisar um objeto de estudo dentro do tema da geopolítica do Atlântico Sul. Dessa forma, perante a expansão da necessidade de recursos estratégicos que garantem o desenvolvimento dos países no sistema internacional, “a questão dos recursos minerais presentes na encosta sul-americana do Atlântico Sul são cruciais para entender o tabuleiro mundial” (OLIVEIRA; NETTO, 2015, p. 90).

Com isso, a pesquisa busca evidenciar o avanço da expansão da plataforma continental do Brasil, Argentina e Uruguai, a partir dos estudos sobre o conceito de poder e poder marítimo nas relações internacionais, na medida em que a projeção do poder nacional brasileiro sobre o Atlântico Sul ocidental contribui para a inserção do Brasil no cenário geopolítico mundial. Nesse sentido, este trabalho contribui também para as pesquisas acadêmicas referentes a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), uma vez que os três países analisados são membros desta organização.

O desenvolvimento do trabalho será abordado a partir do protocolo qualitativo, tendo em vista que essa pesquisa trabalhará com “o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes” (MINAYO, 2002, p. 21-22). Nesse sentido, serão analisadas considerações teórico-conceituais das relações internacionais e a normatização de acordos que motivaram os países envolvidos no objeto de estudo, Brasil, Argentina e Uruguai, a reivindicar a expansão plataforma continental, afim de remarcar sua delimitação territorial sob o mar.

Em relação aos objetivos, a pesquisa se classifica como exploratória-descritiva, na medida em que apresentará as características e apontará as relações de causa entre as variantes, conforme Gil (2002, p. 42). Para isso, como procedimentos metodológicos, o trabalho utiliza a análise documental e pesquisa bibliográfica (forma pesquisados as legislações brasileira, argentina e uruguaia, além de acordos multilaterais realizados entre Brasil, Uruguai e Argentina, além de fontes secundárias a partir da literatura existente sobre o tema e das publicações, através do bando de dados dos periódicos *online*).

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo será descrita a base conceitual-analítica de alguns conceitos correlacionados ao poder e ao poder marítimo, conforme a vertente realista das relações internacionais para melhor entender o objeto de estudo. Com isso, levando em consideração que na escola realista o poder é visto como um elemento central na sua análise das relações internacionais, neste capítulo serão explicadas as bases da teoria realista e a sua perspectiva sobre o conceito de poder. Existe na literatura uma divisão dentro do pensamento realista que ficou conhecida como realismo clássico (Tucídides, Maquiavel e Hobbes), realismo neoclássico (Carr e Morgenthau) e realismo estrutural ou neorealismo (Waltz e Mearsheimer) (CASTRO, 2012).

No entanto, sendo esta divisão apenas uma separação das diferenças conceituais entre os teóricos da área, a pesquisa terá ênfase no conceito de poder de acordo com esta corrente como um todo. Dessa forma, o realismo permanece sendo uma escola de pensamento que está atrelada de forma geral à natureza humana, na medida em que consiste em uma visão negativa do ser humano e no cálculo dos ganhos estatais para explicar os fenômenos das relações internacionais (CASTRO, 2012). Para os realistas, o comportamento negativo do ser humano é derivado do medo e do prestígio, o medo de ser aniquilado e o prestígio gerado pelo poder. Dessa forma, a dedução da natureza do sistema internacional a partir da natureza humana faz com que o comportamento dos Estados também seja baseado no medo e no prestígio (NOGUEIRA; MESSARI, 2005).

Dito isso, torna-se importante mencionar que a explicação da teoria escolhida se faz necessário na medida em que, conforme Castro (2012),

uma teoria é revestida discreta ou abertamente de perfurações temporais e socioculturais. Toda teoria não é concebida por meio de um vazio de poder – mesmo que esse poder, pretensamente, não esteja vinculado ao pensar científico e ao fazer intelectual. O conjunto de conceitos que alicerça determinada teoria é formatado como produto direto de processo amplo de forças de contribuição com seus respectivos teóricos (p. 313-314).

Sendo assim, após compreender o conceito de poder na visão realista será estudado a questão geopolítica do poder marítimo, a fim de melhor investigar o comportamento dos Estados em relação as suas aspirações geográficas. Nesse sentido, a pesquisa será baseada na teoria de Alfred Thayer Mahan (1890) sobre poder marítimo, tendo em vista que este autor expõe a importância do mar para o fortalecimento da soberania nacional. Conforme Mahan, o domínio do mar conduz à riqueza de um Estado em tempos de paz e em tempos de guerra, ou seja, nos períodos de paz, estudados durante o século XX, o desenvolvimento comercial foi garantido através do acesso ao mar criando a ideia de um “porto-seguro” e, nos períodos de guerra o domínio sobre o mar garantiu melhores estratégias de ataque e planos de defesa (MAHAN, 1890).

Por fim, será analisado o avanço da normatização referente aos direitos marítimos para que seja possível compreender as propostas de expansão da plataforma continental do Brasil, Argentina e Uruguai. Dessa forma, é preciso entender que o século XX é considerado o momento em que passaram a ser discutidas as decisões diplomáticas em fóruns internacionais sobre o mar e os direitos marítimos de cada Estado. Sendo assim, pode-se dizer que os primeiros instrumentos legais no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU) relativos ao mar foram produzidos na Primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1958, em Genebra, abrindo espaço para a legitimidade dos posteriores debates e reivindicações sobre o direito do mar (LONGO, 2014).

2.1 Realismo e poder nas relações internacionais

Nesta seção serão apresentados os elementos basilares da escola realista que consistem nos conceitos de sobrevivência, anarquia, poder, autoajuda e estado de natureza, tendo em vista que estes conceitos são as bases encontradas pelos estudiosos das relações internacionais que buscavam confirmar que o estudo do internacional não é recente. Nesse sentido, foi encontrado na herança do mundo oriental e greco-romano e na herança do mundo ocidental pós-renascentista, autores como Tucídides, Maquiavel e

Hobbes que confirmaram essa premissa da relação entre doméstico e internacional (CASTRO, 2012).

Dentro disso, com os estudos de Tucídides sobre a guerra, a partir das estratégias militares encontradas na Guerra do Peloponeso foi possível desenvolver os conceitos de sobrevivência e anarquia internacional, na medida em que para Tucídides, o medo de não sobreviver faz com que os Estados entrem em guerra, logo, a falta de uma autoridade legítima e soberana no âmbito internacional que garanta a sobrevivência de todos os Estados abre um “vácuo de poder” criando um sistema anárquico. Maquiavel trouxe a herança da ênfase no Estado como ator no sistema internacional, uma vez que o Príncipe sem Estado perde sua relevância e para o Estado sobreviver, é preciso utilizar o poder, a balança de poder e as alianças para manter a segurança coletiva. O estudo de Hobbes sobre o estado de natureza, afirma que é necessária uma autoridade legítima para ter o monopólio do uso da força na sociedade, e essa autoridade seria o Leviatã, ou seja, o Estado. Nesse sentido, a falta de um Leviatã no sistema internacional faz com que este espaço seja como a natureza humana tornando a anarquia internacional uma característica definitiva das relações internacionais (NOGUEIRA; MESSARI, 2005).

A partir disso, é possível analisar então o que são consideradas as premissas do realismo que se desdobraram dessa tradição analisada acima, e que posteriormente ficou conhecida como realismo clássico. De acordo com Messari e Nogueira (2005), essas premissas são

a centralidade do *Estado*, que tem por objetivo central sua *sobrevivência*, a função do *poder* para garantir essa sobrevivência, seja de maneira independente — no que seria caracterizada a *auto-ajuda* —, seja por meio de alianças, e a resultante *anarquia* internacional (p. 21).

A centralidade do Estado para os realistas consiste na análise das relações internacionais focada apenas em um ator, o Estado. Com isso, de modo geral a função do Estado é manter a paz dentro das suas fronteiras e a segurança em relação as ameaças externas. Além do mais, no realismo os Estados são unidades parecidas, tendo em vista que os processos internos de tomada de decisão e a complexidade dos valores sociais não são levados em

consideração no sistema internacional, e o posicionamento dos líderes e representantes são apenas funções exercidas em benefício do Estado que, conseqüentemente, representam a unidade do interesse nacional. Desse modo, o Estado se torna também um ator racional, na medida em que busca defender o interesse nacional no âmbito internacional através da mensuração do menor custo e maior benefício (NOGUEIRA; MESSARI, 2005, p. 23)

O sistema anárquico nas relações internacionais é uma premissa basilar para o realismo, pois a anarquia não é entendida como caos, e sim como a ausência de uma autoridade legítima e soberana para ter o monopólio do uso da força, ou seja, uma autoridade cabível de ditar regras e punir os Estados que as não cumprirem. Por esse motivo, o sistema internacional é como o estado de natureza de Hobbes em que existe “vários atores exclusivamente responsáveis por sua própria sobrevivência”, sendo assim, esta condição anárquica faz com os Estados lutem permanentemente por sua sobrevivência e desconfiem um dos outros criando assim um dilema de segurança² (NOGUEIRA; MESSARI, 2005, p. 24).

Junto disso, a premissa da sobrevivência do Estado consiste no fato de que a sua permanência como ator no sistema internacional se torna o interesse nacional citado anteriormente, uma vez que “a segurança dos indivíduos só é mantida uma vez que a segurança do Estado do qual faz parte é mantida” e vice-versa, pois “ao se garantir a sobrevivência do Estado, se garante também a sobrevivência do indivíduo”, por conseguinte, se torna obrigação dos tomadores de decisões a luta e a garantia da sobrevivência do Estado (NOGUEIRA; MESSARI, 2005, p. 26).

Com isso, a premissa da autoajuda surge devido a necessidade de garantir a segurança do Estado, na medida em que a anarquia internacional, assim, como o estado de natureza cria um cenário em que nenhum Estado pode contar com outro para defendê-lo, ainda que total ou parcialmente, logo, cada Estado é responsável por defender o interesse nacional e segurança própria. Isso não exclui a possibilidade de alianças, mas presume que a vigilância de um Estado em relação aos acordos e parcerias internacionais

² Dilema de segurança consiste na desconfiança entre os Estados que ao invés de cooperar, que é mais custoso e aumenta os ganhos, preferem agir de forma individual por ser menos custoso e reduzir as perdas.

deva ser constante, uma vez que qualquer cooperação pode ser rompida se for de interesse nacional (NOGUEIRA; MESSARI, 2005)

Por fim, chegando no conceito de poder que, conforme mencionado no início do capítulo é um elemento central na análise realista das relações internacionais, é importante ressaltar que alguns teóricos abordam este conceito como a soma das capacidades do Estado entre as esferas militar, política, econômica, etc. e, outros abordam o poder de forma relativa, pois o poder de um Estado não é medido pelas suas capacidades internas, mas, sim pela sua capacidade em relação a outro Estado que compete no sistema internacional, então “percebe-se, aqui, a clara influência da teoria realista de Tucídides em que o medo de o concorrente se tornar poderoso é a causa da guerra” (NOGUEIRA; MESSARI, 2005, p. 27). A partir disso, criou-se o conceito de balança/equilíbrio de poder, o qual existe diferentes definições dentro da corrente realista.

De acordo com autor Hans Morgenthau (2003), a balança de poder é necessária e é um resultado das ações internas dos estadistas na tentativa de defender seu interesse nacional. Para o autor Keneth Waltz (1979) a balança de poder é algo inerente a vontade dos estadistas e do interesse interno de cada Estado e, na verdade, é um resultado da distribuição de poder no sistema internacional. Com isso, para o autor existem duas formas de distribuição de poder possíveis, a bipolar em que duas grandes potências ditam as regras do sistema, e a multipolar em que existe um concerto ou acordo de dominância entre mais de duas potências. De modo geral, a balança de poder seria o conceito utilizado para tentar prevenir o cenário de guerra, haja vista que se a balança estiver equilibrada ou distribuída, o sistema ficaria estável.

Entretanto, a corrente realista ainda tem divergências entre qual distribuição garante o equilíbrio da balança de poder. Na distribuição bipolar existem apenas duas potências no controle, contudo a bipolaridade gera um congelamento do poder entre os demais Estados criando uma estabilidade, na medida em que cada polo controla os seus aliados e os Estados menores tendem a se colocar sob a proteção de uma das grandes potências sem pretensões expansionistas. Na distribuição multipolar a estabilidade vem da maior flexibilidade no comando da política internacional e, por esse motivo, os

Estados tendem agir de maneira mais cautelosa e menos prepotente a fim de manter o consenso (NOGUEIRA; MESSARI, 2005).

Além disso, para os realistas não existiria a possibilidade de um sistema unipolar, uma vez que o autor John Mearsheimer (2007) ressalta a premissa de que se todos os Estados buscam poder como forma de sobrevivência, o único modo de proteger seu Estado é se tornando uma hegemonia. Contudo, a busca pela hegemonia acarreta no dilema de segurança que gera um cenário de constante desconfiança entre os Estados, ou seja, nenhum pouco estável se comparado com a distribuição bipolar ou multipolar. Nesse contexto a discussão será avançada para análise do conceito de poder marítimo, uma vez que o objeto de estudo se encontra dentro de uma distribuição de poder multipolar em que mais de dois países buscam alcançar seus objetivos geográficos dentro dos limites da política internacional.

2.2 Poder marítimo

A importância do mar remonta a mesma longa data dos povos que souberam compreender e tirar proveito das vantagens marítimas. Com efeito, a evolução do destaque da questão do mar passou por grandes marcos e controvérsias na história, por esse motivo, é importante lembrar que no período da Antiguidade, Roma exerceu o domínio do Mediterrâneo, fenômeno que ficou conhecido pelo termo *Mare Nostrum*, aumentando a expansão do seu poder. No século XII, os territórios de Veneza, Gênova e Pisa já invocavam o Direito Canônico para pleitear seus interesses de exercer a força no mar. Além disso, as chamadas grandes navegações do período colonial europeu, durante o século XV e XVII, demonstraram como o avanço sobre o mar poderia trazer benefícios econômicos e geopolíticos para as nações (LONGO, 2014).

Dessa forma, após analisar as premissas do realismo e entender como o conceito de poder é visto nessa escola de pensamento das relações internacionais, é possível avançar para análise geopolítica entendendo o conceito de poder marítimo. Dentro disso, como a pesquisa utilizará a teoria de Mahan (1890), um autor do século XIX, se torna importante entender em que contexto o autor escreveu sua obra. Durante sua carreira acadêmica, Mahan teve influência do pai Dennis Mahan (1802-71), teórico militar e professor da

academia militar de West Point nos Estados Unidos, do historiador alemão Theodor Mommsen (1817-1903) e do teórico militar do poder terrestre, Antoine-Henri Jomini (1779-1869). Posteriormente, serviu na marinha, foi instrutor e também escritor publicando sua principal obra em 1890, *The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783* (VIOLANTE, 2016)

Naquele contexto, o objetivo de Mahan foi compreender o domínio da Grã-Bretanha no período das grandes navegações que durou trezentos anos, para analisar quais estratégias foram utilizadas pela ilha ao manter esse controle. A partir disso, a proposta do autor era aplicar estas estratégias para transformar os Estados Unidos na próxima potência marítima e, conseqüentemente, mundial. Nesse sentido, os três objetivos centrais da sua teoria, conforme Violante (2016), eram:

I- Demonstrar a importância que o mar tinha para o desenvolvimento das nações; II- compreender os princípios que governavam a guerra do mar desde a antiguidade; e III- despertar na classe política dos EUA a centralidade das políticas navais para o seu desenvolvimento (p. 227).

Nesse momento, ao mencionar as políticas navais, se faz necessário diferenciar poder naval de poder marítimo, em razão de que nesta pesquisa será abordado o conceito do poder marítimo e, de forma geral, o poder naval diz respeito estritamente aos aspectos militares da estratégia e o poder marítimo é mais abrangente envolvendo, além da esfera militar, os aspectos político-econômicos, geopolíticos e psicossociais (VIOLANTE, 2016). Com isso, é possível entender que o poder marítimo de Mahan se baseava em três aspectos político-econômicos, o primeiro é uma forte economia produtiva, a fim de gerar bens de troca para o desenvolvimento do país, o segundo é o *shipping* que consiste no transporte dos bens que os navios mercantes faziam e que gerariam recursos para o país, e terceiro é a existência de colônias que, para Mahan, eram necessárias para servir como pontos de troca e de base para os navios (MAHAN, 1890).

Apesar de Mahan concordar com a máxima de Clausewitz (1780-1831), teórico da guerra terrestre, de que “a defesa era mais forte que a ofensiva, o autor deu mais relevância à ofensiva na guerra no mar”. Nesse sentido, o objetivo principal de um país deveria ser alcançar o domínio do mar e, através

de um método jominiano³, Mahan traduziu que esse alcance seria possível ao eliminar a esquadra inimiga. Dessa forma, era de suma importância a existência de um poder naval composto por navios de linha, para que fosse possível proteger as linhas de comunicação marítimas (LCM) principal função das marinhas de guerra (VIOLANTE, 2016, p. 227).

Para Mahan, as LCM deveriam ser defendidas em uma batalha única, sendo assim, para eliminar a esquadra inimiga e ter o controle do mar, seria necessária uma esquadra poderosa e superior ao inimigo, porém, caso fosse inferior a esquadra deveria se estabelecer em portos e bases, a fim de criar uma forte defesa através da vigilância para impedir qualquer ofensiva inimiga, e este conceito ficou conhecido como “esquadra em potência”. Dentro disso, o princípio da concentração de Mahan é considerado um dos mais importantes, pois o autor defendia que a esquadra deveria sempre se concentrar em uma posição central e que apenas se não fosse possível manter essa posição, uma esquadra deveria se dividir no momento da batalha (VIOLANTE, 2016).

Com efeito, é importante mencionar as seis principais condições que, conforme Mahan, implicariam no poder marítimo, sendo a primeira condição a posição geográfica. Isso implica na vantagem natural, ou não, de um país em relação ao seu desenvolvimento marítimo, como é o caso dos países insulares. Nesse caso, assim como a Grã-Bretanha tinha posição privilegiada em relação ao Canal da Mancha, os Estados Unidos deveriam ter controle na região do Triângulo do Caribe formado por Cuba, Jamaica e Panamá. Estratégia utilizada para fomentar o canal do Panamá que criou acesso entre Pacífico e Atlântico e justifica a preocupação geopolítica com Cuba, principalmente durante a Guerra Fria. A segunda condição é a conformação física e essa condição diz respeito às características internas da geografia de um país que influenciam no desempenho naval como, por exemplo, o fator das reentrâncias da costa, as quais possibilitam a construção de melhores ancoradouros e bases, o fator de fácil saída para o mar e o fator da unidade territorial que estimulam o fortalecimento do poder marítimo (MAHAN, 1890).

³ Método jominiano diz respeito aos princípios da guerra terrestre elaboradas por Antonie-Henri Jomini no livro *Compendio da Arte Terrestre* (1855) e que, posteriormente, foi adaptado por Mahan para elaborar suas estratégias de guerra marítima (RIBEIRO, 2010).

A terceira condição é sobre a extensão do território, pois Mahan afirma que uma costa de grande extensão pode dificultar o desenvolvimento do poder marítimo, assim, a extensão do território deveria ser equiparada ao tamanho da população, em razão de que uma população pequena não conseguiria defender um largo território. Isso já se conecta à quarta condição que remete ao tamanho da população, na medida em que, para Mahan, uma população maior é igual uma população marítima maior, tanto no sentido econômico e militar, como no sentido de reserva populacional para suprir a baixas de guerra, argumento também defendido por Mearsheimer (2007). Além disso, Mahan define a quinta condição sobre o caráter da população⁴, pois quanto mais uma população estiver ligada ao comércio, mais esta buscará ganhos como bens matérias e a expansão do território nacional que impulsiona o poder naval, por exemplo, os países que se dedicaram ao comércio mundial foram os que passaram me revolução industrial mais cedo (MAHAN, 1890).

Por fim, a sexta e última condição é sobre o caráter do governo e este pode ser considerado a “chave” entre os demais, pois, partindo da premissa realista de defesa do interesse nacional, a difusão de uma política que fomente o poder naval deveria ser a principal preocupação do governo para Mahan. Por isso, em tempos de paz o poder naval garantiria o desenvolvimento econômico ao criar postos comerciais e em tempos de guerra, este poder facilitaria a atuação da marinha que já estaria logisticamente pronta. Ademais, sobre o governo Mahan defendeu a ideia clausewitziana de que “a guerra é a continuação da política por outros meios”, todavia, para Mahan, em tempos de guerra, tudo ficaria a cargo dos comandantes discordando de Clausewitz que defende subordinação do poder militar e do povo em relação ao poder político indo ao encontro de Jomini (1947) que defende a não intromissão de civis nos assuntos militares (VIOLANTE, 2016, p. 235).

Sendo assim, apesar da população pouco influenciar nas questões militares em termos de treinamento e doutrina, no que diz respeito a “determinação de onde e como empregar a força, o controle civil é total e essa relação é

⁴ Aqui é válido ressaltar que Mahan denota um aspecto etnocentrista em seu argumento, uma vez que classifica os Estados Unidos como povo civilizado e escolhido (por Deus) para levar o desenvolvimento aos países colonizados, considerados inferiores por não serem repúblicas e ou cristãos. Essa abordagem foi utilizada para criar o chamado “destino manifesto” dos Estados Unidos e utilizado para justificar o domínio na América Latina durante o século XX (VIOLANTE, 2016).

observada até hoje nos Estados Unidos” (VIOLANTE, 2016, p. 236). Nesse sentido, pode-se concluir que o desenvolvimento do poder marítimo foi fundamental na expansão de diversas potências como Grã-Bretanha, França e Estados Unidos e, com isso, ainda que no sistema internacional multipolar de hoje não exista mais “espaço” para uma expansão hegemônica como defendeu Mahan, o desenvolvimento do poder marítimo ainda é visto nos Estados através do fomento de estratégias e políticas públicas que dizem respeito ao direito do mar. Por esse motivo, a discussão seguirá sobre a evolução da normatização do direito marítimo, a fim de apresentar as reivindicações do Brasil, Argentina e Uruguai em relação ao objeto de estudo.

2.3 Direito do mar

Historicamente, a definição e demarcação de fronteiras sempre estiveram ligadas à separação geográfica entre as nações que, posteriormente, foram utilizadas para a formação dos Estados, a partir disso, o alcance da soberania nacional de cada país passou a ser determinado de acordo com a demarcação territorial das fronteiras. Em conjunto, o progresso do direito internacional através de fóruns e convenções permitiu que os Estados pudessem executar algumas medidas, tais como as demarcações geográficas das nações. No que diz respeito ao limite continental e terrestre de um país, a demarcação é simples, tendo em vista que o ponto de estabelecimento das fronteiras é feito a partir de acidentes geográficos. No entanto, isto se torna algo complexo quando se diz respeito ao limite da soberania de um país no mar, devido à falta de acidentes geográficos ou pontos fixos para estabelecer o limite. Por esse motivo, se tornou necessário a criação de normas que especificassem tais limites (GONZALEZ, 2016).

Conforme mencionado anteriormente, a premissa de garantir a sobrevivência do Estado no sistema internacional fomentou e continua fomentando aspirações entre os países que, majoritariamente, entre as grandes potências estas aspirações foram projetos expansionistas. Dito isso, as ambições no espaço internacional se desdobraram em conflitos que se replicaram na esfera marítima, devido a disputa por rotas e controle do espaço marítimo. Nesse sentido, sendo o mar um espaço estratégico e de constante

disputa, a necessidade de demarcar a soberania deste espaço entre cada Estado, se tornou fundamental para evitar novos conflitos, uma vez que desde o direito romano o debate sobre o mar já era realizado ao vincular este espaço comum, que não pertencia a ninguém, a alguém através de títulos jurídicos (PEREIRA, 2009).

Com isso, a fim de controlar quem poderia se apropriar do mar e se abastecer dos seus frutos, os romanos desenvolveram o primeiro estatuto do mar que determinava a livre navegação o comércio e a pesca no Mar Mediterrâneo e delimitava que o império romano deteria o controle de todos os espaços do Mediterrâneo surgindo assim o conceito de *mare nostrum* “mar de todos nós, no caso, dos romanos”. Com o avanço das grandes navegações europeias foram desenvolvidas duas correntes jurídicas com objetivo de normatizar o espaço marítimo, *Mare Clausum* (mar fechado) e *Mare Liberum* (mar aberto) justificadas pelas potências da época – Espanha, Holanda, Inglaterra e Portugal – para impor sua influência e bloquear outros adversários (GONZALEZ, 2016, p. 19).

A corrente do mar fechado defendia a tese de que a navegação e a detenção das rotas marítimas eram de caráter exclusivo dos países que descobriam tal espaço marítimo, e essa tese foi utilizada, em grande parte, pela Espanha e Portugal. Este conceito ganhou força ao obter apoio do papa Nicolau V quando elaborou, em 1455, a bula *Romanus Pontifex* que proibia a navegação nos mares portugueses, sem a autorização do rei D. João II. Posteriormente, o rei Henrique IV de Castela acordou com Portugal o tratado de Alcáçovas em 1479 que permitia a navegação portuguesa para sul das Canárias expandindo assim a soberania castelhana para todo o espaço descoberto pelos dois países. Ademais, o tratado de Tordesilhas entre Espanha e Portugal em 1494, sobre as américas, reafirmou esta tese, pois assegurava a soberania das novas descobertas e os espaços a serem descobertos (GONZALEZ, 2016).

No entanto, com a ascensão da França, Holanda e Inglaterra nos mares o espaço marítimo passou a ser apropriado por meio da força, em razão dos projetos expansionistas. Assim, a corrente do mar aberto surgiu em 1609 escrita pelo jurista holandês Hugo Grotius para fundamentar a liberdade do espaço marítimo, com isso, ainda que os Estados tivessem soberania no seu

espaço marítimo, a navegação e o comércio não poderiam ser bloqueados por nenhuma nação. Como avanço, essa tese foi reforçada no século seguinte através da obra de outro jurista holandês, Cornelius van Bynkershoek, o qual produziu a primeira uniformidade no que diz respeito a normatização do que estabelece o alcance soberano no mar. Esse alcance seria a distância limite de um tiro de canhão situado na costa, sobre linha de maré baixa (GONZALEZ, 2016).

Contudo, este pensamento apresentava apenas um marco e não uma distância do alcance da soberania, nesse sentido, tentou-se utilizar a linha do horizonte para alegar que seriam 3 milhas marítimas a distância do mar territorial e, assim, tudo aquilo que era visível desde a costa, seria espaço do Estado ribeirinho, porém, desde o topo do mastro de uma embarcação “o alcance da vista é de 13 milhas marítimas e se o território apresentar acidentes geográficos, a distância aumenta para 15 milhas marítimas” (GONZALEZ, 2016, p. 21). Com efeito, apenas em 1782, quando Ferdinando Galliani, economista italiano, comprovou que o alcance máximo do tiro de um canhão alcança 1 léguas marítima ou 3 milhas marítima e este passou a ser então o limite adotado para dimensão do mar territorial por cada nação (MELLO, 2004).

A partir disso foi acompanhado o avanço normativo jurídico sobre a liberdade dos mares que colaborou para a evolução comercial dos Estados, a busca por mercados e por recursos alimentícios no mar. Assim, aumentou também a necessidade da maior regulamentação dos espaços marítimos e foi no início do século XX, em 1930, durante a Conferência de Haia que os projetos expansionistas dos Estados tentaram delimitar a largura do mar territorial de cada um. No entanto, sem sucesso, os Estados passaram a demarcar seus espaços de forma unilateral criando uma faixa de 200 milhas marítimas para o alcance da soberania de cada país (GONZALEZ, 2016).

Posteriormente, com o fim da Segunda Guerra Mundial os Estados Unidos elaboraram o que ficou conhecida como Proclamação de Truman em 1945 declarando que “a área marinha fazia parte do Estado costeiro e, conseqüentemente, possuía direito sobre todos os recursos deste espaço”. Dessa forma, iniciou o ponto de partida para a normatização do direito do mar baseada na compreensão geológica de que a Plataforma Continental “é uma prolongação rochosa do continente que faz parte do território dos Estados

costeiros”. Nesse sentido, com a existência da ONU foi criada, em 1947, a Comissão de Direito Internacional (CDI), a qual desenvolvia o direito internacional e, de maneira conjunta, codificou a preparação do que seria a primeira convenção sobre o direito do mar (GONZALEZ, 2016, p. 22).

Dessa forma, através da resolução 1105 da ONU foi realizada entre 24 de fevereiro a 2 de abril de 1958 a I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em Genebra. Uma das principais lacunas da I Conferência foi a falta de definição quanto à largura do mar territorial. Com isso, em 1960, foi promovida a II Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, também em Genebra, para tentar cobrir as lacunas da conferência anterior (LONGO, 2014).

Todavia, pode se considerar que a segunda conferência também não foi sucedida, na medida em que mais da metade dos Estados não aderiram a Convenção e as críticas mais severas consistiam na denúncia das grandes potências privilegiarem seus interesses em detrimento dos países em desenvolvimento, além do fato de que após a Segunda Guerra Mundial, novos Estados tiveram suas independências reconhecidas proporcionando novas visões a conjuntura internacional, porém, estes não estavam presentes. Sendo assim, uma ação importante para a procura de um novo Direito do Mar foi a proposta do Embaixador Arvid Pardo, de Malta, em 1967 de regular os usos do solo do mar para assegurar que sua exploração fosse realizada para fins pacíficos, devido, principalmente, ao cenário da Guerra Fria (LONGO, 2014).

Por conseguinte, a Assembleia Geral da ONU criou, em 1968 o Comitê dos Fundos Marinhos e, em 1970 na sua XXV Assembleia Geral, “por meio da Resolução 2749, de 17 de dezembro, declarou que a área dos fundos marinhos, seu subsolo, assim como seus recursos, além dos limites das jurisdições nacionais, se constituíam patrimônio comum da humanidade” (LONGO, 2014, p. 21) em que, após isso, foi convocado em 1973 a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar que é a que rege atualmente todos os direitos envolvendo as questões sobre o mar territorial. Com isso, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) foi concluída em 1982 durante a XII sessão da conferência realizada na cidade de Montegobay, na Jamaica. Esta norma rege as relações jurídicas marítimas

e, ademais, estabelece os limites soberanos dos Estados nos espaços marítimos (GONZALEZ, 2016, p. 23).

Diferente do cenário reivindicado nas conferências anteriores, a CNDUM apresenta em caráter definitivo em relação a segurança jurídica em relação aos limites soberanos sobre a plataforma continental, por isso, é válido mencionar o preâmbulo da CDUM que expõe seus principais objetivos:

Animados do desejo de solucionar, num espírito de compreensão e cooperação mútuas, todas as questões relativas ao direito do mar [...]. Reconhecendo a conveniência de estabelecer por meio desta Convenção, com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica para os mares e oceanos [...] e promova os usos pacíficos [...], a utilização equitativa e eficiente de seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho [...]. (CNUDM, 1982, p. 2).

A partir disso, surgiu o conceito de Zona Econômica Exclusiva (ZEE) que está situada além do mar territorial até a distância de 200 milhas marítimas e faz parte da plataforma continental que abrange o leito e o subsolo além do mar territorial. Com efeito, no que diz respeito as instâncias de processo analítico, o órgão competente para tratar dos “elementos técnicos apresentados pelos Estados costeiros sobre a extensão da sua soberania sob a Plataforma Continental e analisá-los com base no Artigo 76 da Convenção” (LONGO, 2014, p. 25) é a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) criada nesta Convenção.

Sendo assim, todo pedido de aumento da expansão do mar territorial para além das 200 milhas náuticas é submetido para (e fica sob responsabilidade da) análise desta Comissão. Referente a organização administrativa, a CLPC é composta por 21 membros os quais devem ser peritos em geologia, geofísica ou hidrografia e ainda serem oriundos dos Estados-parte da Convenção, além disso, os peritos contam com um mandato de cinco anos (GONZALEZ, 2016).

Já em relação ao objeto de estudo, é possível visualizar que a região do Atlântico Sul faz parte do projeto nacional de diversos países e, por esse motivo foi criado a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) em 1986, por iniciativa do Brasil, para que outras tensões vindas da bipolaridade Leste-Oeste da Guerra Fria afetassem a região (ABC, 2022). A partir disso, entende-se que o conceito de poder e poder marítimo são aplicados na prática

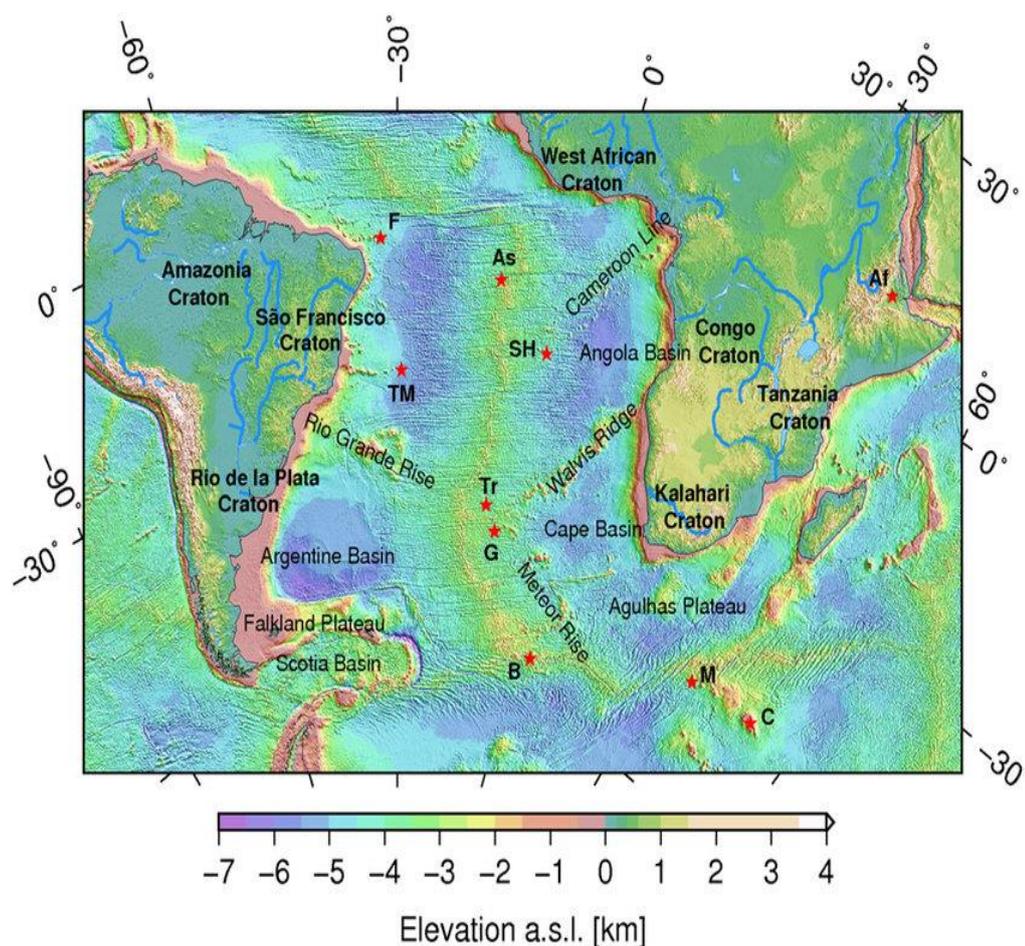
através políticas públicas dentro de cada país abordado, na medida em que estes pleitearam no sistema internacional o reconhecimento da sua soberania territorial sobre o mar, ou seja, o aumento da plataforma continental para Brasil, Argentina e Uruguai delimita na prática a extensão do seu poder nacional, representado pelo poder marítimo.

3. CONTEXTO HISTÓRICO DA ATUAÇÃO DE BRASIL, URUGUAI E ARGENTINA NO ATLÂNTICO SUL

O Atlântico Sul compreende uma vasta área, onde fazem-se presentes diversos países, cada um com seus interesses e objetivos políticos para a região. Aqui nesta pesquisa, levamos em consideração Brasil, Argentina e Uruguai, a fim de responder à pergunta que norteia a mesma. Entretanto, o Atlântico Sul compreende ainda bacias de países ao leste, ou seja, no litoral da costa oeste do continente africano – o que demonstra a diversidade e complexidade geopolítica do Atlântico Sul.

Para melhor análise, divide-se em 4 zonas o Atlântico Sul, sendo três delas relativas aos países supracitados, e a quarta representando a costa dos seguintes países: África do Sul, Angola, Benim, Cabo Verde, República do Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo. Entretanto vale ressaltar que a o país mais ao Sul do continente Africano não se aproxima tanto do Círculo Polar Antártico como a Argentina. Isso porque o continente Africano inicia-se mais ao norte em relação ao Sul-americano. Essa região também é marcada pela cisão entre as placas tectônicas da África e da América do Sul, representando área de pesquisa e interesse para ambos os continentes. Como vemos na imagem abaixo.

Mapa 2 Atlântico Sul e elevações continentais sul-americanas e africanas.



Fonte: 2 (RESEARCHGATE) Disponível em:<<
https://www.researchgate.net/figure/Topographic-map-of-the-South-Atlantic-and-adjacent-continents-from-EOTPO1-Amante-and_fig1_258619367>>

Ao Sul, a região se limita com o Oceano Glacial Antártico na altura do paralelo 60° Sul, onde vigoram os limites do tratado antártico, e ao norte no eixo Natal-Dacar, ponto de menor distância entre o continente africano e subcontinente sul-americano, e muito próxima da linha do Equador. O mar do atlântico possui ligação para todos os mares, tanto ao norte como ao sul. (LUIS, pp. 13, 2016). Neste capítulo apresentamos o contexto geopolítico que configura o Atlântico Sul, seus organismos, potências externas que se fazem presentes e suas principais características, e posteriormente o histórico da ação dos três países alvos desta pesquisa: Brasil, Argentina e Uruguai.

O mecanismo mais importante da região é a ZOPACAS (Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul). Compreendendo a iniciativa da ZOPACAS, composta pelos principais atores interessados num status quo pacífico no

Atlântico Sul, entendemos também como outros atores repelem ou apoiam iniciativas conjuntas na região. Seu objetivo é bastante pertinente: promover o diálogo e a cooperação em torno da região, visando aproximar os tão diversos países membros deste acordo (SOUZA et al, 2015).

Mapa 3 - Membros ZOPACAS e o Atlântico Sul



Fonte: 3 DEFESA EM FOCO. Disponível em: << <https://www.defesaemfoco.com.br/conheca-a-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul-zopacas/> >>

Este organismo foi criado pela Organização das Nações Unidas, em 1986, por iniciativa do Brasil em processo de redemocratização. Fazem parte da ZOPACAS 24 países: Brasil, Argentina e Uruguai (atores alvo desta pesquisa) na América do Sul; e África do Sul, Angola, Benim, Cabo Verde, República do Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Podemos ver que se trata de um organismo composto por Estados subdesenvolvidos, onde o Brasil é o único país entre as dez maiores

economias do mundo, e a Argentina possui o melhor IDH, ocupando a 47ª posição no ranking mundial de 191 nações. Um ponto importante da aproximação destes países pelo organismo é que se abriu um canal de diálogo entre outros dois organismos, o MERCOSUL (Mercado comum do Sul) e a CDAA (Comunidade de Desenvolvimento da África Austral, assim aproximando países não banhados pelo Atlântico Sul para debates regionais mais expandidos (MARINHA DO BRASIL, 2021). Nenhuma ilha ultramarina da coroa britânica nem mesmo a Inglaterra fazem parte do organismo.

Tabela 1 - Países-membro da ZOPACAS, suas capitais e suas OI's energéticas

	País	Capital		País	Capital
	África do Sul	Pretória ¹		Guiné-Bissau	Bissau
	Angola	Luanda		Guiné Equatorial	Malabo
	Argentina	Buenos Aires		Libéria	Monróvia
	Benim	Porto-Novo ²		Namíbia	Windhoek
	Brasil	Brasília		Nigéria	Abuja
	Cabo Verde	Praia		Rep. Democrática do Congo	Kinshasa
	Camarões	Yaoundé		Rep. do Congo	Brazzaville
	Costa do Marfim	Yamoussoukro ³		São Tomé e Príncipe	São Tomé
	Gabão	Libreville		Senegal	Dakar
	Gâmbia	Banjul		Serra Leoa	Freetown
	Gana	Acra		Togo	Lomé
	Guiné	Conacri		Uruguai	Montevideú

¹ capital executiva
² capital constitucional
³ capital administrativa

● OPEP ● CPLP ● AMBOS

Fonte: 4 (MARINHA DO BRASIL, 2021) Disponível em:<<
<https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/Boletim%20Especial%20ZOPACAS%202021.pdf>>>

A ZOPACAS foi criada ainda em contexto de bipolaridade, onde a proliferação de armas nucleares era combatida por países em desenvolvimento no ocidente. Além disso, o incipiente governo progressista da Argentina de Raul Alfonsín visava lidar de maneira pacífica com demandas na região após a derrota nas Malvinas, ainda durante a ditadura militar no país. Com a queda do regime soviético, o advento da globalização e o avanço do *soft power* norte-americano como consequência, o organismo acabou caindo num ostracismo difícil de ser explicado. Por vezes a presidência do organismo foi rejeitada,

como quando o Benim renunciou à mesma e a Angola assumiu voluntariamente (SOUZA et al, 2015).

Após a primeira Reunião Ministerial da ZOPACAS, realizada no Rio de Janeiro, Brasil (1988), seguiram-se as de Abuja, Nigéria (1990); Brasília, Brasil (1994); Somerset West, África do Sul (1996); Buenos Aires, Argentina (1998); Luanda, Angola (2007); e Montevideu, Uruguai (2013). Nessa trajetória, além das iniciativas robustas da Marinha do Brasil, destacam-se os esforços da Cúpula de Angola para a revitalização da ZOPACAS, que, após hiato de quase uma década (1998-2007), materializaram-se em novos objetivos para o fórum, dos quais se destacam: o combate à fome e à pobreza; a reforma do Conselho de Segurança da ONU; a discussão de um regime comercial global mais justo; e a utilização da energia nuclear de forma pacífica. Em novo esforço de revitalização da ZOPACAS, liderado pelo Brasil, foi aprovada pela Assembleia Geral da ONU, em 29 de julho de 2021, a Resolução 75/312, que exorta a continuidade do fórum (MINISTERIO DA DEFESA, 2023).

Em 2013, em Montevideu, ocorreu um encontro importante, onde os Ministros da Defesa dos Estados-Membros puderam manifestar suas intenções, e ali teceram um interessante documento manifestando planos (MARINHA DO BRASIL, 2021). Entre as principais intenções descritas no documento, há a promoção do compartilhamento de dados sobre o mar; o investimento em logística aérea e portuária com apoio mútuo dos membros; desenvolvimento de normas que visem proteger o bioma e o clima na região; promover a discussão sobre as 200 milhas náuticas previstas no Artigo 76 da UNCLOS – importante para os interesses de Brasil, Argentina e Uruguai – aumento das capacidades de Defesa dos países soberanos na região (SOUZA et al, 2015).

O mais recente encontro ministerial da ZOPACAS foi em abril de 2023, em Cabo Verde. Dos vinte e quatro membros, dezesseis estiveram presentes no VII encontro do organismo, na cidade de Mindelo, Cabo Verde. Diplomacia de Brasil, Argentina e Uruguai estiveram presentes. Dez anos depois, neste encontro ficou definido que o organismo deve em dois anos definir sua agenda, reformando os interesses e incluindo novas demandas. (MARINHA DO BRASIL, 2023, PP.6). Ficou definido ainda que o Brasil receberá em 2026 a IX Reunião Ministerial do organismo.

The Prime-Minister of Cape Verde, Ulisses Correia e Silva, has highlighted that appeasing those issues is vital to the economic and social development of member states, even prompting a larger proactivity of countries for South-South cooperation. Besides, he emphasized the need for attention regarding the specificities of Small

Island Developing States, such as his own, Saint Tome and Principe. It was also established that, on the 40th anniversary of the initiative, Brazil is going to host the IX Ministerial Meeting in 2026. Finally, the meeting reinforced a sense of belonging among the initiative's members during a dispute of influence in the international scenario and contributed to promoting cooperation regarding the repression of illicit activities and maritime threats.⁵(MARINHA DO BRASIL, 2023, PP. 7).

Na região do Atlântico Sul, para além destes atores africanos e sul-americanos, há ainda potências, países como Inglaterra e Estados Unidos que possuem interesses para muitas léguas de distância de suas bacias e mares limítrofes. Todos esses atores, além de dotarem capacidades distintas em um ambiente amplamente competitivo, são soberanos e fazem parte de diversos organismos multilaterais. Tais organismos visam promover o diálogo e a cooperação entre os países envolvidos em um determinado tema, seja econômico, de segurança ou mesmo para logística e exploração local.

Conflitos locais, como a guerra das Maldivas, envolvendo Argentina e Inglaterra, são exemplos de confrontos que motivam os atores a buscar resoluções pacíficas, securitizando a região e observando de perto sua soberania. Além disso, exploração de minérios motiva países a aprimorar normas no contexto geográfico, assim garantindo monopólios na extração. Portanto, os países utilizam das ferramentas que dispõe nos organismos, mas também dotando medidas bilaterais de atuação para agir e atingir objetivos no Atlântico Sul.

Nessa faixa oceânica ao sul do Atlântico, existem diversas ilhas em mar aberto. Sete delas sob gerência da Inglaterra, e parte da *Commonwealth* da coroa. As ilhas britânicas no Atlântico Sul são: Ilha de Santa Helena, Ilha de Ascensão, Gough Island ou Ilha de Gonçalo Álvares, Arquipélago de Tristão da Cunha, Georgia do Sul, Sandwich do Sul e as Malvinas, ou *Falkland Islands* como chamam os britânicos (STONE, 2015). Algumas destas ilhas não

⁵ O primeiro-ministro de Cabo Verde, Ulisses Correia e Silva, destacou que o apaziguamento dessas questões é vital para o desenvolvimento económico e social dos Estados membros, levando mesmo a uma maior proatividade dos países para a cooperação Sul-Sul. Além disso, enfatizou a necessidade de atenção às especificidades dos Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento, como o seu próprio dele, São Tomé e Príncipe. Também ficou estabelecido que, no aniversário de 40 anos da iniciativa, o Brasil sediará a IX Reunião Ministerial em 2026. Por fim, o encontro reforçou o sentimento de pertencimento entre os integrantes da iniciativa durante uma disputa de influência no cenário internacional e contribuiu promover a cooperação na repressão de atividades ilícitas e ameaças marítimas. (tradução nossa)

possuem mais de 50km², incluem outras ilhas inacessíveis, mas correspondem a um total de mais de 1000km² de posses terrestres britânicas no Atlântico Sul, garantindo ainda faixas de zonas de economia exclusiva à coroa britânica (STONE, 2015).

Além da Inglaterra, outras potências se fazem presentes na geopolítica do Atlântico Sul. Os Estados Unidos da América, potência incontestável e *hegemon* nas Américas, opera na região através do AFRICOM (Comando Africano), SOUTHCOM (Comando destinado a América do Sul e suas respectivas IV e VI Frota. (MARINHA DO BRASIL, 2021) Enquanto a IV Frota estadunidense usa do canal do Panamá para estabelecer um perímetro marítimo na América do Sul, a VI Frota mantém presença em todo litoral Africano, até mesmo em Madagascar, mas não chegando a Somália, região extremamente conturbada onde a V Frota age de maneira mais concentrada (CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE, 2022).

Desde 1942 os EUA mantêm presença marítima de maneira “hegemônica”, uma vez que é o único país hoje a manter operações de Defesa em todos os mares do mundo (em águas internacionais). Essa política casa com o desenvolvimento dos EUA, seus ideais de liderança e expansão do livre mercado e da ideologia liberal ocidental. Com o fim da Guerra Fria, ideais como os de Francis Fukuyama, de que caberia aos EUA promover a Defesa do “mundo livre”, foram fomentados, o que também justificaria tal política externa (FUKUYAMA, 2020).

Além dos EUA, a China, que vem crescendo paulatinamente e em breve alcançará a economia norte-americana, se faz presente na região, mas de uma maneira menos coercitiva. A China hoje é grande parceira comercial dos membros da ZOPACAS, e assim possui forte influência. O continente africano e sul-americano é alvo da política externa chinesa, que busca estabelecer relações de troca transparentes e investir em regiões com forte capacidade de desenvolvimento. O Estado chinês opera na África através da *China National Offshore Oil Corporation*, o que corresponde a 8,7% dos ativos da estatal (MONTENEGRO & COMARÚ, 2021).

A China é também a maior parceira comercial do Brasil hoje, e somando com África do Sul, Angola e Nigéria, promove atuação através dos BRICS e deseja mares calmos no Atlântico para manutenção de seu comércio e

parcerias. Além disso, a China é parceira da Argentina em projetos espaciais (MARINHA DO BRASIL, 2021). Somando a estes interesses, o AFRICOM, sob liderança do comandante Stephen Townsend, manifestou a mídia que Pequim planeja instalar uma base naval no Atlântico, possivelmente na costa africana. Tal movimento ainda corresponderia com a iniciativa *Belt and Road*, visando eliminar ameaças como piratas e assim proteger o comércio ultramarino com parceiros (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Em 1994 a África respondia por apenas 4% das importações totais de petróleo feitas pela China. Além disso, somente três países – Angola, Gabão e Argélia – exportavam para os chineses. Cinco anos depois, a quantidade de parceiros subiu para 11 e a participação total nas importações chinesas cresceu para quase 19%. Em 2004, apenas dez anos depois, a mesma quantidade de parceiros respondia por praticamente 30% das importações da China. Um relatório da Agência Internacional de Energia aponta que, já em 2010, a produção de petróleo no estrangeiro por parte da China estava largamente concentrada no Cazaquistão, Sudão, na Venezuela e em Angola. Com a independência do Sudão do Sul, em 2011, este país também passa a integrar essa lista. (MONTENEGRO & CUMARÚ, pp. 165, 2021).

Outras potências presentes, e que merecem ser citadas por corroborar com o *status quo* complexo da região que analisamos, são França, Índia e Rússia. Por parte da França, além do histórico de atuação como colonizadora na África, hoje opera através da *Total Energies*, uma empresa privada, em diversos países membro da ZOPACAS, principalmente na África do Sul. A Índia, país de reconhecidas capacidades e detentora de armas nucleares, e com a segunda maior população do mundo, vem elevando exportações de petróleo de países do ZOPACAS, como a Namíbia, agindo inclusive com empresas estatais.

O governo indiano tem aumentado a importação de petróleo e derivados da África Ocidental para reduzir sua dependência do Oriente Médio. Desde 2017, a subsidiária ONGC Videsh (da estatal indiana Oil and Natural Gas Corp) possui licença para explorar quatro blocos na Namíbia; e desde 2018, a empresa Oil India atua no Gabão e na Nigéria. Esperase que a participação da África Atlântica no mercado indiano aumente 10% nos próximos meses e a do Oriente Médio caia 5%. África do Sul, Brasil e Índia compõem o BRICS e o IBAS, que desde de 2005 conduz o exercício naval IBSAMAR (a edição de 2020 foi cancelada devido à pandemia). Em fevereiro de 2021, após uma ação de pirataria no Golfo da Guiné, a Indian National Shipowners' Association solicitou a intervenção do governo indiano diante dessa ameaça na região (MARINHA DO BRASIL, pp.11, 2021).

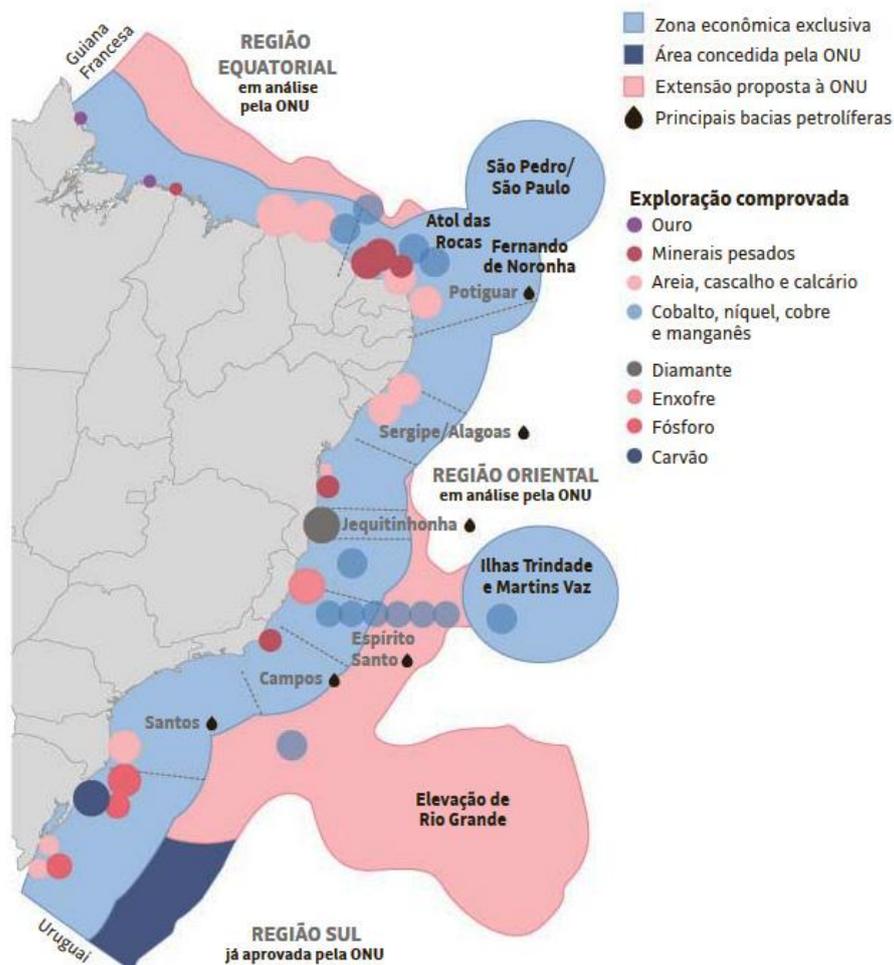
A Rússia, última potência a ser citada, mas não necessariamente a menos importante, construiu relações com países Africanos ao longo das relações que os soviéticos tiveram com governos e grupos políticos. Diferentemente da Inglaterra, EUA e França, a Rússia nunca possuiu colônias na África, ao contrário, os soviéticos apoiaram diversos grupos revolucionários, nacionalistas e anticoloniais ao longo do século XX. Putin vê importantes laços o Golfo da Guiné, onde efetivou 7 dos 19 acordos de cooperação em Defesa, bilaterais russos na África. A fabricante de armas russa Rosoboronexport é fornecedora da Nigéria, Guiné Equatorial e Angola, sendo esta última a maior parceira russa entre os países africanos (MARINHA DO BRASIL, 2021). Ademais, os russos possuem parceria tecnológica além de bélica, e inclusive espacial, onde a Roscosmos atuará para o desenvolvimento do satélite Angosat 2; já apoiando africanos com o GLONASS, sistema russo de navegação por satélite (MARINHA DO BRASIL, 2021).

3.1 O contexto do Brasil

Para o Brasil, país que exerce papel de liderança na América do Sul por diversas características, mas principalmente por sua economia e tamanho, existem no Atlântico Sul muitas oportunidades. Dentro do que compreende sua faixa de exploração exclusiva, que hoje é de aproximadamente 5.700.000 de km², a principal motivação para normatização e atuação na região é energética. Na costa brasileira há bacias extremamente ricas em petróleo e gás, importantes commodities para qualquer nação. O pré-sal, localizado a aproximadamente a 7km de profundidade (a partir da superfície marítima), descoberto há poucos anos, garantiu ao país sua posição de 15º no ranking de países com maiores reservas de petróleo para exploração. O montante comprovado é de pouco mais de 16 bilhões de barris de petróleo.

Entretanto, a securitização e normatização perante organismos multilaterais por parte do Brasil não nasce somente no petróleo e no gás. Toda costa brasileira é produtora de minérios diversos, e até de carvão ao Sul. Além disso, a pesca se configura em todo litoral, compondo importante papel na microeconomia, conforme a figura 2.

Mapa 4 - Costa Brasileira: elevações, Ilhas e presença de minérios.



Fonte: DEFESANET.COM.BR. DISPONÍVEL EM:

<<https://www.defesanet.com.br/aviacao/noticia/33983/brasil-volta-a-mirar-o-atlantico-sul-mas-enfrenta-limitacoes-militares/>>.

Após a segunda guerra, a reconstrução europeia e as políticas de desenvolvimento e industrialismo no Brasil fomentaram a expansão da produção petrolífera. A Petrobras S/A, empresa nacional e detentora do monopólio da coleta e destinação do petróleo brasileiro, foi criada em 1953, por iniciativa do presidente Getúlio Vargas. Inicialmente a exploração era somente em terra, no recôncavo baiano e ao longo do nordeste. A partir da década de 1970, concomitantemente com as crises do petróleo, foi descoberta a primeira

bacia no Atlântico Sul, a Bacia de Campos, no litoral do Rio de Janeiro, e assim começou a exploração *off-shore*, ou seja, no mar (FUNAG, p. 46, 2015). Com o avanço da demanda por petróleo, sua conseqüente valorização e o desenvolvimento de novas tecnologias para reconhecimento de poços e posterior exploração, o Brasil foi descobrindo mais oportunidades no campo energético. A empresa brasileira cresceu muito, graças ao Atlântico Sul, e em 2021 assumiu o posto de segunda maior empresa de operação em mar no mundo (DW, 2021).

Segundo a Petrobras, que lidera a exploração e refino no país, que conta ainda com outras empresas externas e brasileiras para suprir necessidades locais e internacionais de mercado, o Brasil hoje extrai em média 3 milhões de barris de petróleo por dia. Apesar de deter 1% de todo o petróleo mundial conhecido e ser autossuficiente na extração das commodities, o país encontra-se atrasado nos parâmetros de tratamento e processamento do insumo. (UOL, 2022). Hoje o Brasil consome diariamente 2,5 milhões de barris de petróleo cru por dia, e apesar de produzir 3 ainda necessita importar derivados de petróleo. Isto pois o país só consegue processar - ou seja, refinar e dar o destino dos derivados como diesel e gasolina – aproximadamente 2,3 milhões de barris por dia. (UOL, 2022)

Dessa forma, apesar de possuir uma vasta margem para atuação no campo petrolífero, o país ainda é dependente do exterior, pois precisa importar o petróleo que vende, com valor agregado, refinado e pronto para ser consumido pela população comum, empresas e o próprio Estado. Haja visto a importância da região para o país, onde se desenvolve uma gama de atividades econômicas, o governo brasileiro e principalmente a marinha em suas operações, passaram a adotar o termo “Amazônia Azul” para se referir a costa brasileira no Atlântico Sul. Esse termo visa qualificar ainda mais a importância da região para o país, demonstrando que no mar há tantas responsabilidades e oportunidades como na maior selva do mundo (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Além da faixa oceânica de exploração exclusiva, o país hoje vê mais oportunidades, além dos limites básicos estabelecidos internacionalmente. As 200 milhas de largura ao longo de 7,4 mil km de costa se mostraram insuficientes para o país, que vem buscando autonomia e soberania para

gerência de áreas mais longínquas, como é o caso da Elevação de Rio Grande. Localizada a aproximadamente 680 milhas náuticas do litoral do Sul do país, esse planalto submerso corresponde a uma área que se aproxima dos 150.000km² (FUNAG, 2015). Nessa elevação subaquática foram encontrados minérios de alto valor, como cobalto, níquel e platina, além de outros. A partir disso, o país sob o governo Dilma, em 2013, iniciou as tratativas para expansão dos limites brasileiros no Atlântico Sul, visando assumir controle da região e desenvolver futuramente iniciativas econômicas (FUNAG, 2015).

A ISA (*International Seabed Authority*), é uma organização internacional submetida à ONU, criada em 1982 dentro da UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) e do Acordo de 1994, que efetivou o a parte XI do acordo e assim assegurou sua validade a partir de 1996. Fazem parte da organização hoje 167 países e a União Europeia, totalizando 168 Estados-Membros (ISA, 2023). É através deste organismo que países apresentam demandas sobre atividades nos mares, principalmente em águas internacionais além de seus limites, mas próximas. O Brasil, ao impelir sua demanda sobre a Elevação de Rio Grande, apresentou laudo técnico, onde aponta semelhanças na consistência sedimentar em sua costa e na região requisitada. Apresentando amostras comparadas, o Brasil visa provar que há mais semelhança entre a região com o Brasil do que com países da Costa Africana, assim justificando sua prioridade e legitimando a demanda.

3.2 O contexto argentino na região

A Argentina é um dos países mais interessados na expansão de seus limites no Atlântico Sul, pois é o único país sul-americano a ter entrado em um conflito armado na região, a Guerra das Malvinas em 1982. O conflito durou pouco menos de 2 meses, haja vista a superioridade naval inglesa e toda sua expertise em conflitos nos mares, disputas por ilhas e costas. Vale lembrar que a coroa britânica sempre adotou o expansionismo e colonialismo em sua política externa, e moldou mais de um século de hegemonia na história moderna a partir de sua força nos mares, conforme a figura 3 (RAZOUX, pp. 83, 2022).

Mapa 5 - Argentina e Malvinas (Falkland Islands)



Fonte: (ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, 2013).

As Ilhas Malvinas são um de três arquipélagos na costa argentina, como vimos acima todos ocupados pela Inglaterra. Junto com a Geórgia do Sul e a Sandwich do Sul, esses arquipélagos foram disputados entre espanhóis, franceses e britânicos no século XVII. Em 1833 os britânicos, potência incontestável nos mares à época, dominaram as ilhas. Somente as Malvinas, ou *Falklands Islands* como chamam os britânicos, possuem residentes permanentes e uma pequena sociedade com cerca de três mil indivíduos, e uma economia sustentável embora dependente de insumos externos. A maior parte da população é escocesa, e trabalha com pesquisas científicas ou na missão militar. As demais Ilhas britânicas na região possuem somente militares e são zona de observação defensiva (RAZOUX, pp. 80, 2022).

Em 1965, a Argentina acionou a ONU pela primeira vez a respeito das Malvinas. A Resolução 2065 qualificou a disputa pelo arquipélago como litígio colonial, e convidou os países para negociar de maneira pacífica uma solução. Durante 17 anos houve pouco avanço nas negociações, embora uma certa

aproximação da Argentina na Ilha no final dos anos 1960 e início dos anos 1970, quando a Argentina chegou a fazer instalações logísticas e uma pista de voo para melhorar o transporte. O regime militar argentino, composto por uma junta militar, perecia paulatinamente, e chegou a ter quatro líderes entre 1980 e 1983, quando os militares saíram do poder. O General Leopoldo Fortunato Galtieri, responsável pela invasão às Ilhas em 1982 e derrotado dois meses após, via na guerra uma chance de legitimar o regime militar, utilizando de uma pauta nacionalistas histórica em nome de um populismo visando a manutenção do regime. Em 1983, Raul Alfonsín assume a redemocratizada e derrotada Argentina (RAZOUX, pp. 90, 2022).

Junto com Brasil, durante a década de 1980, a Argentina, que também saía de uma ditadura militar, apoiou as tratativas para a formulação do ZOPACAS, assim fomentando a diplomacia na região tão conturbada. Em 1995, já no governo peronista de Carlos Saúl Menem, foi estabelecida uma comissão especial para reunir a documentação a ser enviada à ONU, requisitando maior espaço para ação no Atlântico. Esse trâmite incluiu assim como no Brasil muito trabalho técnico, visando provar que os limites argentinos no mar do Atlântico são maiores que as 200 milhas de praxe no organismo.

Em 2016, a ONU aceitou a documentação e em 2020 a Argentina formalizou seus novos limites, adicionando 1,7 milhão de km² em sua zona de ação soberana e exclusiva. Além dessa requisição a Argentina apresentou a ONU pedido para reconhecimento de soberania em parte da Antártica e claro, das Ilhas Malvinas, porém ambas sem sucesso.

Desde el 10 de diciembre de 2019, el Presidente Alberto Fernández ha vuelto a otorgar a Malvinas la más alta importancia en la agenda exterior de la Argentina y remarcado su carácter de política de Estado. Desde entonces, el trabajo encomendado por el Presidente fue, a partir de lo consagrado en la Disposición Transitoria Primera de nuestra Constitución Nacional, promover y ampliar los consensos en torno a los lineamientos para su concreción. En ese sentido, volvió a elevar al rango de Secretaría al área de la Cancillería encargada de las Islas Malvinas, y le otorgó además competencias en dos ámbitos que están íntima e indisolublemente asociados a la Cuestión Malvinas: Antártida y Atlántico Sur. La aprobación por unanimidad de la Ley 27.558, que creó en forma plural y multidisciplinaria el Consejo Nacional Asesor Presidencial sobre Malvinas; , la Ley 27.557 que demarca el límite exterior de la Plataforma Continental Argentina y permite dar seguridad jurídica y defender nuestros intereses en el Atlántico Sur; y la Ley 27.564 que eleva sustantivamente los montos de las multas a la pesca ilegal desactualizados desde hace dos

décadas, son claros ejemplos de la prioridad otorgada a la Cuestión Malvinas. Estas leyes dotarán de una fortaleza sin precedentes a la posición argentina en la historia nacional (MALOEXNIK & PAZ, pp. 10, 2022).⁶

A Argentina, na América do Sul, sempre apresentou interesses geopolíticos. Sendo a segunda economia do continente, sempre foi um dos maiores parceiros econômicos do Brasil. Ademais, independente dos regimes de governo conturbados argentinos, essa parceria manteve-se ao longo da história. Seguindo assim, a Argentina também propôs expansão em suas responsabilidades no Atlântico Sul, sendo a agenda de defesa a principal motivação para aumentar capacidades na região.

⁶ “Desde 10 de dezembro de 2019, o presidente Alberto Fernández voltou a conceder às Malvinas a maior importância na agenda externa da Argentina e destacou sua natureza como política de Estado. Desde então, o trabalho confiado pelo Presidente foi, com base no que está consagrado na Primeira Disposição Transitória de nossa Constituição Nacional, promover e ampliar o consenso em torno das diretrizes para sua concretização. Nesse sentido, elevou novamente a área do Itamaraty a cargo das Ilhas Malvinas à categoria de Secretaria, e também lhe outorgou atribuições em duas áreas que estão íntima e indissolavelmente associadas à Questão Malvinas: Antártica e Atlântico. A aprovação unânime da Lei 27.558, que criou o Conselho Nacional de Assessoramento Presidencial das Malvinas de forma plural e multidisciplinar; , Lei 27.557 que demarca o limite externo da Plataforma Continental Argentina e confere segurança jurídica e defende nossos interesses no Atlântico Sul; e a Lei 27.564, que aumenta substancialmente os valores das multas por pesca ilegal que estão defasados há duas décadas, são exemplos claros da prioridade dada à Questão das Malvinas. Essas leis dotarão a posição da Argentina na história nacional com uma força sem precedentes.” (tradução nossa)

Mapa 6 - Expansão da plataforma continental argentina 2020.



Fonte: (THE ECONOMIST, 2020).

Como podemos ver na figura 4, a Argentina tem aspirações ousadas no Atlântico Sul, pois questiona não só a histórica presença inglesa no arquipélago das Malvinas, mas também intenta contra o tratado da Antártica de 1959-1961. Segundo o acordo da Antártica, o continente localizado no polo sul do globo não pertence a nenhuma bandeira, sendo considerado zona de exploração coletiva. Além de impedir atividades econômicas na região, somente pesquisas científicas, o tratado busca impedir o armamento na região. A sede do acordo fica em Buenos Aires, e além de diversos países que pediam direitos na Antártica, outros tantos o são signatários, promovendo também a cooperação para a região.

3.3 O contexto uruguaio no Atlântico Sul

Dentre os três países alvos desta pesquisa, o Uruguai é o menor, e conseqüentemente o que possui menor campo de exploração no mar, o que não o impediu de aumentar recentemente sua zona de exploração exclusiva assim como Brasil e Argentina. Como é possível verificar na figura 5 abaixo.

Mapa 7 - Expansão da plataforma continental uruguaia, 2014.



Fonte: (SUBRAYADO, 2014).

O Uruguai iniciou o processo de expansão de sua plataforma continental e zona de exploração exclusiva em 1992, quando assinou a Convenção do Direito do Mar, que entrou em vigor em 1994. Em 2009 então o Uruguai entrou com uma representação na ONU para expandir suas 200 milhas. Após anos de pesquisa e tratativas com a ONU, assim como Argentina e Brasil, o país conquistou em 2016 mais 150 milhas, atingindo o limite de 350 milhas.

Tal expansão vem com a intenção do Uruguai em aumentar suas capacidades econômicas no mar. O país é dependente do petróleo externo, pois não produz o suficiente e acaba importando o que falta. Em 2008 o país detectou gás e petróleo em sua plataforma continental, o que incentivou também o plano para aumentar esse espaço e assim conseguir mais

oportunidades para extração. Em 2009, quando já tratava na ONU sobre o tema, o país assinou acordos com a Petrobrás para exploração das bacias de Pelotas e Punta del Este. Estes acordos seguiam a parceria entre ambos, nascida em 2004, quando foram fechados os primeiros contratos entre a petrolífera brasileira e a ANCAP (Administração Nacional de Combustíveis, Álcool e Portland) (REPUBLICA ORIENTAL DE URUGUAY, 2009).

Essa parceria se configurou na aquisição fracional ou completa por parte da Petrobras de empresas como a Conecta e a Montevideo Gás. (PODER 360, 2019) A Petrobrás distribuiu o gás no Uruguai, através da operação nestas duas empresas e com compartilhamento de toda operação com o governo uruguaio, até 2019, quando a empresa vendeu todos os ativos no país e encerrou atividades. Isto pois durante a presidência de Castello Branco em convergência com o governo de Jair Bolsonaro, a Petrobras alterou sua visão de mercado e de futuro, dando prioridades para atividades de exploração, em detrimento de refino e distribuição (EPRB, 2019).

Hoje, o Uruguai vislumbra as possibilidades de obter novos parceiros para o mar, e assinou acordos com a China visando a melhoria de sua capacidade no seu litoral. Entre as atividades desempenhadas nesta parceria, está a reforma de um navio uruguaio de 1965, o ROU 04 pelos chineses. Ambos os países possuem base na Ilha Rei George, extremo sul do Atlântico, onde efetuam pesquisas. Um acordo para o desenvolvimento de laboratórios conjuntos entre os países também foi outorgado, onde a UDELAR deve ter papel crucial e promover a ciência com melhor tecnologia chinesa.

Logo, vimos neste capítulo quais são os constrangimentos que os países detêm, e assim conhecemos o *status quo* geopolítico do Atlântico Sul. Brasil, Argentina e Uruguai possuem interesses bastante claros no Atlântico Sul, alguns em convergência com os organismos anuentes como a ZOPACAS e outros Estados, outros individuais e reflexo da soberania e interesse em aplicar atividades bilaterais na região. De qualquer forma, compreendendo melhor como a região se configura e seu contexto, compreendemos por que as plataformas continentais foram expandidas nos últimos anos.

4. PROJETOS NACIONAIS DE AUMENTO DAS PLATAFORMAS CONTINENTAIS DE BRASIL, ARGENTINA E URUGUAI

Como vimos no capítulo anterior, o Atlântico Sul é uma região importantíssima para seus países fronteiriços, apresentando oportunidades para desenvolvimento e aumentando a busca por políticas que promovessem a exploração do ambiente. Dessa forma, com o avanço da tecnologia, que permitiu a coleta e pesquisa de amostras do solo marítimo em profundidades jamais possíveis, os limites acordados na ONU sobre o mar foram expandidos, sob o argumento de continuação do limite geográfico dos países.

Amostras de solo no litoral são comparadas com amostras em elevações no mar do leito marítimo e, assim, traça-se um perfil destas amostras. Através do cruzamento de dados e avaliação geográfica que é legitimada a extensão, o que deve ser feito na ONU para reconhecimento e validade internacional, embora possa ser feita de maneira bilateral, porém, sujeita a aceitação ou não de outros Estados e atores. A partir disso, o espaço marítimo dos países objeto desta pesquisa é constituído por três limites e formados por diferentes fontes do Direito, ou seja, normas às quais estes países seguem, tanto de maneira bilateral ou multilateral.

O primeiro limite de que os países contam é também a primeira fonte do direito destes países, a Zona Contígua ou Mar Territorial, elaborado na CNUDM (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar). Acordado na Jamaica em 1982 e ratificado em 1988, o documento diz respeito aos limites ultra marítimos dos países da ONU. O segundo limite, que provê também fonte de Direito, é a Zona Econômica Exclusiva, que segundo a CNUDM encontra-se após o limite do Mar Territorial. A ZEE não pode exceder mais de 200 milhas adentro do limite marítimo adjacente, a ser contado desde a linha inicial, ou seja, a mesma que dá partida ao Mar Territorial (Fonte).

Dentro da ZEE, o país possui exclusividade para exploração de recursos naturais, bem como minérios e seres vivos, além da exploração no leito e no subsolo. A navegação e o sobrevoo são liberados para todos, e pesquisas científicas só podem ser feitas com autorização do país soberano. O último limite, mais recente e possível com o avanço tecnológico, é justamente a

Plataforma Continental. Esse limite, fonte também do Direito Internacional e acordado junto a ONU, sendo também hoje parte integrante a CNUDM, junto a ZEE (Fonte). A CNUDM define que:

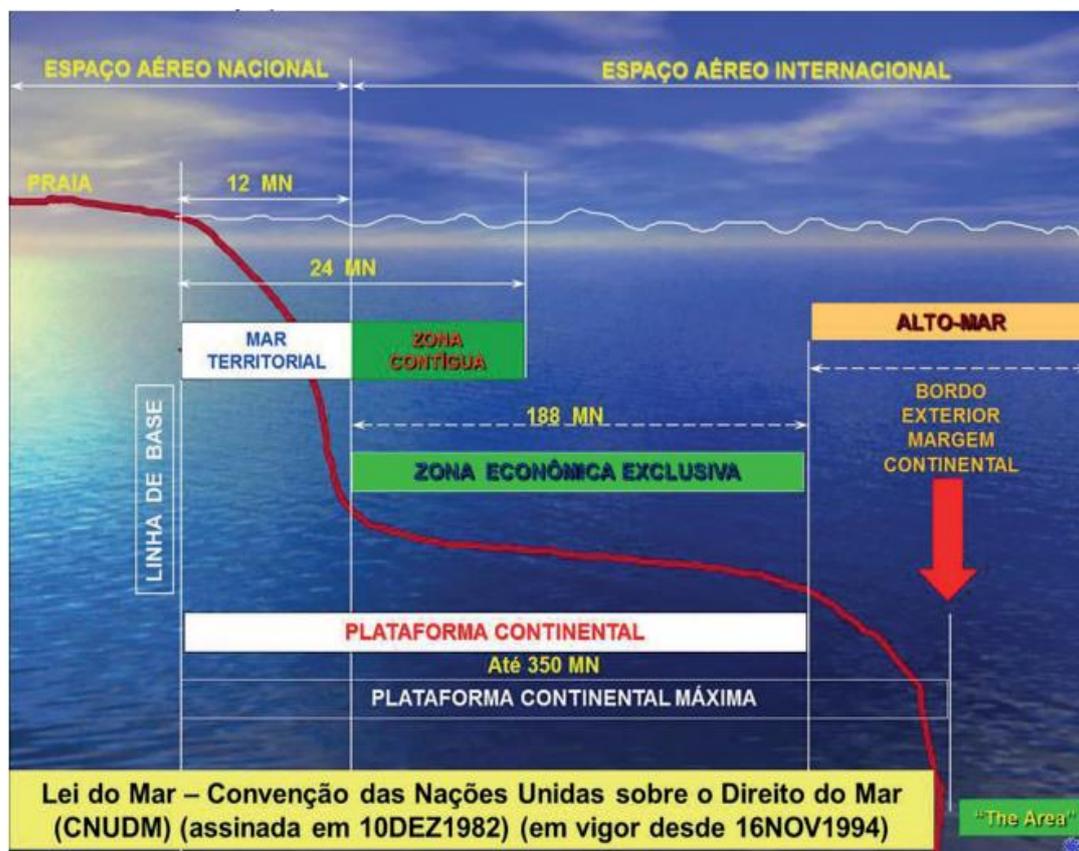
A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância". Esta definição, consagrada pelo parágrafo 1º do artigo 76 da CNUDM, tem um enfoque jurídico bem diferente do conceito fisiográfico ou morfológico definido por Heezen *et al* 1959 *apud* Souza, 1999.

Além disso, é definido juridicamente que caso a plataforma continental represente limite menor que 200 milhas marítimas, ou seja, morfológicamente constitua um limite geofísico menor que a ZEE por exemplo, seguirá então a fonte de Direito mais abrangente.

PCJ de um estado costeiro pode englobar as feições fisiográficas conhecidas como plataforma, talude e elevação continentais, e, em algumas circunstâncias, inclusive regiões da planície abissal, confundindo-se, assim, com o conceito de ZEE, o qual por ser mais abrangente será utilizado para definir esta porção do espaço marinho. Nos casos em que a extensão morfológica da plataforma continental se estende além das 200 milhas marítimas, a CNUDM define alguns critérios para o estabelecimento dos limites externos, ou seja, 350 milhas marítimas das linhas de base, ou 100 milhas marítimas da isóbata de 2.500 metros de profundidade, sendo denominada PCJ (CAVALCANTI, 2011, pp.16).

A CNUDM define que os países com plataforma continental excedente às 200 milhas da ZEE, como é o caso dos países aqui pesquisados, detém dentro desta faixa de PCJ o direito sobre o leito e o subsolo. Portanto, diferentemente da ZEE, nesta faixa, há exclusividade somente para extração de minérios e gás no leito e subsolo, estando a vida marinha, a água e o céu sob regime internacional, ou seja, sem soberania, como é possível observar na Figura 6.

Figura 1 - Divisão dos limites marítimos de acordo com a CNUDM.



Fonte: 5 IPEA <https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_2452.pdf>.

Após muitos países pleitearem exclusividade em suas plataformas continentais, em 1958 na Primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em Genebra, que foi consolidada o termo de plataforma continental. Esse compromisso com uma regulação nasce no Direito Espacial, parte do Direito Internacional. Nesse período de recém adoção ao conceito e pleito das plataformas continentais, os países com maior avanço tecnológico e mais poder de barganha no sistema internacional tiveram prioridades, e um desequilíbrio na atuação acerca das plataformas continentais caracterizou o período de expansão destes limites no mar (GOUVEIA, 2004).

A Declaração, datada em 29 de abril, possui cinco laudas e é composta por 15 artigos. O primeiro artigo diz sobre a característica da plataforma continental. O artigo dois diz sobre as prerrogativas que o Estado soberano detém sobre o solo e subsolo nestas áreas. O artigo terceiro lembra que o direito sobre o céu e as águas desta área não afetam o status legal do solo e

subsolo nas plataformas continentais. O quarto artigo fala sobre as disposições relativas a encanamentos nestas áreas. O quinto artigo cita a imposição de direcionamento a preservação e não intervenção dos Estados na vida marinha, no bioma tanto como fauna e flora, e o compromisso de zelar pela área. O sexto artigo leva os Estados a acordar suas plataformas caso uma se sobreponha a outra, promovendo a diplomacia e a negociação, e cita ainda regra caso não ocorra repartição amigável. O sétimo artigo diz respeito a profundidade da escavação nestas áreas, citando não haver limites. Os demais artigos dizem respeito a assinatura, ratificação e disposições sobre responsabilidades na Declaração (ONU, 1958).

Neste capítulo veremos como Brasil, Argentina e Uruguai puseram em prática seus projetos de expansão marítima, sob a tutela de suas plataformas continentais. Além disso, o processo jurídico há de ser explicitado, de maneira a apresentar como o Direito Internacional articula tal agenda. Expectativas acerca do projeto e a avaliação da política externa destes países também serão discutidas.

4.1 Projeto do Brasil

A primeira ação histórica brasileira acerca de sua plataforma continental foi em 1950, seguindo a decisão de Truman nos EUA, relativamente à sua plataforma. (SCHARF, 2013) O decreto nº 28.840, de 8 de novembro de 1950, definia o reconhecimento da ainda chamada plataforma submarina, hoje plataforma continental. O decreto, no entanto, não define limites, enquanto o decreto dos EUA fala nas 200 milhas de profundidade e distância, que seria o limite do território nacional mar adentro. E o terceiro artigo do decreto garantia que o regime do mar territorial seguiria as 3 milhas, diferenciando-os. (IPEA, 2015, pp. 267)

Em 1968, a característica do mar brasileiro foi alterada novamente. O Decreto nº 62.837, de 6 de junho, alterou de 3 para 6 milhas náuticas o padrão do mar territorial. O Decreto ainda tratava da exploração e pesquisas na plataforma submarina, e a transformou em território nacional dentro da Constituição. Ademais, o limite de 200 de profundidade, como nos EUA, foi adotado para limitar seu tamanho. Neste mesmo decreto foi definido que os

termos “plataforma continental”, “plataforma submarina” e “plataforma continental submarina são equivalentes” (IPEA, 2015, P.189)

Durante o Regime Militar, apesar da troca de comandos e alternâncias entre projetos de visão geopolítica para o Brasil, os governantes militares mantiveram interesse na expansão atlântica. Desde a década de 1970 projetos pararam quando houve mudanças de ideais no alto escalão militar promoveu ou boicotou ações, a exemplo do desenvolvimento do submarino nuclear, até hoje não lançado. (ABDENUR & NETO, 2014, P. 10) Ademais, durante o Regime Militar o Brasil aumentou consideravelmente seus investimentos no continente africano, o que promovia também a defesa no Atlântico Sul e o ideal de uma marinha presente e ativa. (ABDENUR & NETO, 2014, p. 12-13)

Já em 1970, o Decreto nº 1.098 aumentou o mar territorial de 6 para as 200 milhas que detemos hoje. Com isso, a plataforma continental também foi estendida. O diplomata brasileiro Luiz Augusto de Araújo Castro defende que desde este momento, o Estado brasileiro já detinha interesse nas mediações e tratativas visando regulamentação das Plataformas Continentais. O interesse era notório pelo direito de exploração do leito e subsolo do mar nas plataformas continentais, pois recursos naturais já eram conhecidos e valorizavam-se paulatinamente. Além disso, o advento de uma disputa entre Brasil e França por lagostas no Atlântico Sul na década de 1960 levou a discussão a um outro patamar.

Entre os anos de 1962 e 1963 barcos franceses pesqueiros de lagosta foram flagrados próximos ao mar territorial brasileiro, na então plataforma continental. Porém, a discussão sobre o crustáceo rastejar no fundo do oceano, e não nadar, levou o Brasil a requisitar exclusividade na exploração. Isto pois ainda não havia um conceito amplo, e principalmente aceito internacionalmente (GONÇALVES, 2002, p.5).

O Decreto nº 98.145, de 15 de 1989, retificou a primeira iniciativa de desenvolvimento econômico no mar extracontinental do Brasil, o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC). No entanto, desde 1987 as atividades do LEPLAC já estavam em sendo executadas, tendo em vista que os recentes choques do petróleo fomentaram a busca por novos poços e alternativas energéticas como gás e derivados também se valorizaram. Além disso, desde 1986 o Brasil através da Marinha e da Comissão

Interministerial para os Recursos do mar (CIRM) processaram dados e atuaram nos trabalhos acerca do reconhecimento para legitimação da expansão brasileira no mar e seu litoral. Com o auxílio da Petrobrás o projeto durou dezoito anos, entre 1986-2004 e foi produzido pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha que o publicou, e 2004 com um estudo mais arrojado e finalizado junto a ONU, criou-se a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) (IPEA, 2015, p.188-189).

Na fase de levamento de dados foram processados mais de 230.000 km de perfis sísmicos, batimétricos, magnetométricos e gravimétricos. Em 2004 então o Brasil entregou seu estudo e proposta a sete peritos internacionais, membros da CLPC nas Nações Unidas. Esta proposta inicial previa uma expansão de 911.847km², que em 2006 foi aumentada para 953.525km². Dessa forma, a área oceânica brasileira se estenderia por 4.400.000 km² em sua totalidade, somando as 200 milhas do mar territorial mais esta adição. Com isso, o Brasil teria quase metade de seu território terrestre em mar para exploração em leito e subleito. OS EUA, ainda em 2004, questionaram o pedido do Brasil, alertando o órgão sobre critérios indevidos e provável problema com Guiana e Francesa ao norte e Uruguai ao Sul. Como CLPC só aceita requisições de terceiros em caso de litígio, o que não era o caso pois o Brasil já possuía relação amigável com ambos países, na 14^a Reunião da CLPC a carta estadunidense foi desconsiderada.

É previsto no artigo 8.º do Anexo II da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a possibilidade de o Estado costeiro submeter à Comissão de Limites da Plataforma Continental uma proposta revista ou uma nova proposta caso este venha a discordar das recomendações feitas pela Comissão. Assim, pelo fato de a pretensão brasileira não ter sido atendida por completo, a Comissão Interministerial para Recursos do Mar decidiu que fosse oportunamente enviada à CLPC uma proposta revista. Visando a elaboração dessa proposta revista, a margem continental brasileira foi dividida em três grandes regiões, sendo elas a Região Sul (Margem Continental Sul), a Região Equatorial (Cone do Amazonas e Cadeia Norte Brasileira) e Região Oriental (Cadeia Vitória Trindade e Platô de São Paulo), que juntas somam os 200 mil km² não atendidos pela pretensão brasileira (OBREGON & GUAITOLINI, 2019, p.17).

Em 2007, a CLPC deferiu boa parte das recomendações brasileiras, por 15 votos a 2 sem abstenções. A CLCS/54 de 27 de abril de 2007 regulamentou que os pleitos brasileiros convergiam com o artigo 8º da CNUDM. As

recomendações aceitas em 2007 foram contrárias a requisição de 20% da área estendidas até 200 milhas, cerca de 190.000 km². Com essa resposta parte positiva parte negativa o Brasil voltou aos trabalhos. Um Grupo de Trabalho do Congresso Nacional passou então a integrar o corpo responsável pelos estudos, e o GT LEPLAC se somou a CIRM e a Subcomissão para o LEPLAC. Em 2008 na 168^a Sessão Ordinária da CIRM, que assinalava a proposta à ONU, agregou o trabalho do Grupo de Trabalho LEPLAC. Em 2009 então é contratado o navio britânico Sea Surveyor, cumprindo com o interesse do Grupo de Trabalho e assim expresso na 172^a Sessão da CIRM. O navio iria trabalhar ao Norte, comparando dados dos mares brasileiros e na fronteira com a Guiana Francesa. Um navio russo, o R/V Professor Logachev também atuou na região na mesma intenção, e em 2010 ambos concluíram suas pesquisas (SILVA, 2013).

A partir deste momento, após a recusa da ONU em parte do território pleiteado, o Brasil entrou na segunda fase de coleta de dados e processamento visando um estudo que provasse e legitimasse a requisição. O Brasil pediu uma revisão parcial acerca das três áreas individualmente, ou seja, Região Norte, Sudeste e Sul de maneira separada. Em 2015 uma nova proposta acerca da região Sul pretendia agregar uma área de 50 mil km². Em 2017 o Brasil enviou uma proposta para revisão sobre a Região Equatorial, visando adicionar 130 mil km² de à área da plataforma. Em ambos os casos não há litígio com Uruguai e Guiana Francesa.

Em 2019, o Brasil teve a vitória e a incorporação de mais 170 mil km² a sua plataforma continental ampliada. Em 8 de março a Comissão de Limites adotou com emendas recomendações. Em junho estas Recomendações já eram válidas e o Brasil ampliou com sucesso sua Plataforma Sul, e ficou definida a extensão de 350 milhas náuticas a partir da linha da costa na região Sul (PETROBRAS, 2019). O termo Amazônia Azul passou então a ser utilizado principalmente pela Marinha em seus projetos e diretrizes para o tratamento do mar do Brasil e, conforme a Figura 6, cabe ainda ressaltar que a Amazônia Azul é composta

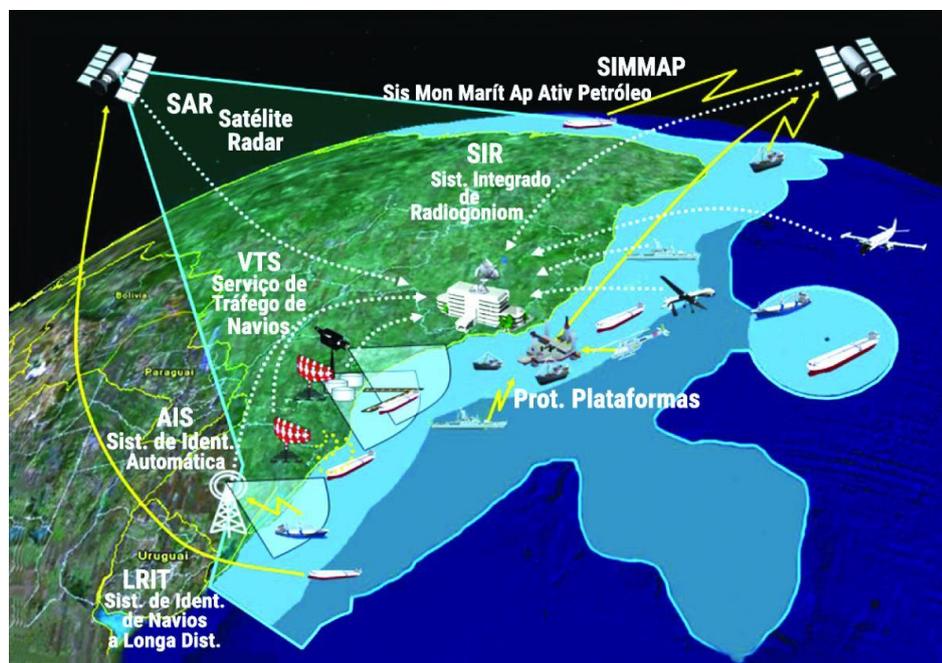
pelo Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental que circundam todo o litoral brasileiro e suas ilhas oceânicas e juntos somam uma área de 3,54 milhões de km².

Entretanto, o que permite a Amazônia Azul alcançar a sua enorme dimensão de 4,5 milhões de km² é a possibilidade de se estender, em alguns trechos, a plataforma continental brasileira além das duzentas milhas marítimas em conformidade com o artigo 76, §8º, da CNUDM (OBREGON & GUAITOLINI, 2019, p.12).

Este termo passou a ser utilizado, dada a importância dos recursos e dos acessos marítimos a Marinha e até hoje tanto a instituição como o Estado brasileiro e empresas como a Petrobrás o utilizam. Essa importância converge com o projeto de defesa do Brasil para a região, que visa estabelecer fronteiras que sejam observadas e asseguradas. O Projeto Nacional de Defesa (PND) e a Estratégia Nacional de Defesa (END) representam as medidas adotadas pelo Estado brasileiro visando a sobrevivência da Nação e a prosperidade da sociedade. Este documento é atualizado quadrienalmente, ou por intervenção caso alguma urgência ocorra.

Em 2008, foi elaborada a primeira END e “enquanto a PND apresenta os pressupostos básicos do País em relação à sua defesa e estabelece os Objetivos Nacionais de Defesa – OND, a Estratégia orienta todos os segmentos do Estado brasileiro quanto às medidas a serem implementadas para se atingir os objetivos estabelecidos” (GOVERNO FEDERAL). O ponto 2.2.9 do plano, que diz respeito ao ambiente na Política Nacional de Defesa prevê que “do ponto de vista da Defesa, além das regiões onde se concentram os poderes político e econômico, deve-se dar prioridade à faixa de fronteira, à Amazônia e ao Atlântico Sul”. Com isso, durante a formação do Estado brasileiro como o conhecemos hoje alguns episódios mostraram que a boa gerencia das fronteiras terrestres e marítimas se faz crucial, principalmente para um país com aspirações ousadas no Sistema Internacional. Assim faz-se nítida que a Amazônia Azul se torna uma faixa rica em oportunidades no Atlântico Sul que pertence ao Brasil teria um apelo maior para os formuladores de política.

Figura 2 – SIMMAP



Fonte: 6 MARINHA DO BRASIL. Disponível em: <<<https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protacao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>>>

O item 2.2.14 diz respeito a vocação marítima brasileira e lembra que a Amazonia Azul corresponde a área da Amazonia verde. O ímpeto de proteger os recursos vivos e não vivos é descrito e menciona que as maiores reservas de petróleo brasileiras se encontram na Amazonia Azul. O ponto “2.3.8”, que fala já na subseção do Ambiente Internacional do PND, traz a informação de que o país possui 8,5 milhões de km², sendo a Amazonia Azul 5,7 milhões de km², em um litoral de aproximadamente 7500km de extensão (Oiapoque ao Chuí). Este item ainda cita as 17000 km totais, sendo partes destas com o Uruguai e a Guiana Francesa como pode ser observado na Figura 2.

Já na Estratégia Nacional de Defesa, o texto traz logo na introdução sua responsabilidade com o Atlântico Sul e a Amazônia Azul em que a cooperação é promovida nas intenções do Brasil e até a resolução sobre o direito de pesquisa na Antártica aparece como interesse brasileiro no Atlântico Sul.

A integração regional contribui para a defesa do Brasil, fomenta a confiança e transparência entre as Forças Armadas dos países da região, e pode contribuir para o desenvolvimento das bases industriais de defesa dos países de maneira colaborativa, de modo a proporcionar um desenvolvimento mútuo das capacidades tecnológicas. O fortalecimento da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul – Zopacas contribuirá para a consolidação do Brasil como ator regional relevante, aumentando sua influência no entorno estratégico e minimizando a possibilidade de interferência militar de potências extra regionais no Atlântico Sul. O Atlântico Sul é uma área de interesse geoestratégico para o Brasil. A proteção dos recursos naturais existentes nas águas, no leito e no subsolo marinho sob jurisdição brasileira é uma prioridade do País. A dissuasão deve ser a primeira postura estratégica a ser considerada para a defesa dos interesses nacionais. A exploração e exploração da Amazônia Azul® e a utilização das linhas de comunicação marítimas do Atlântico Sul continuarão a ser vitais para o desenvolvimento do Brasil, exigindo a intensificação das capacidades de prover Segurança Marítima. Para o incremento dessa segurança, é importante a ampliação de um ambiente de cooperação com países limítrofes do Atlântico Sul, principalmente por meio de suas Marinhas. O Ministério da Defesa, demais ministérios envolvidos e as Forças Armadas deverão incrementar o apoio necessário à participação brasileira nos processos de decisão sobre o destino da Região Antártica, defendendo a exploração daquele continente para fins de pesquisa científica, com a preservação do meio ambiente e sua manutenção como patrimônio da humanidade (GOVERNO FEDERAL).

Por fim, o glossário do PND define a Amazônia Azul como

a região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da Plataforma Continental brasileira. Ela deve ser interpretada sob quatro vertentes: econômica, científica, ambiental e de soberania (GOVERNO FEDERAL, 2023).

Dessa forma o Brasil, além de fazer parte de organismos que buscam a proteção da paz no Atlântico Sul possui um emaranhado de políticas internas acerca da região. O Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) é composto de diversos sistemas, entre eles o Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de Petróleo (SIMMAP), o Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT), o Sistema de Informação Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM) e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS), todos baseados em rastreamento de posição por via satélite (MARINHA DO BRASIL, 2023). Estes sistemas se integram a toda cadeia de inteligência militar para compor a proteção do país em sua integridade territorial, jurídica e institucional.

Após a análise do caso brasileiro, é possível avançar para análise das projeções argentinas e suas propostas de expansão da plataforma continental.

4.2 Projeto da Argentina

A plataforma continental argentina possui características únicas e de extrema importância para diversos atores, não somente a Argentina. Isso porque muito próximo a costa argentina, dentro do mar territorial argentino, que é o primeiro limite marítimo de um Estado, encontram-se ilhas sob posse do reino britânico. As ilhas Malvinas estão localizadas a menos de 400km de distância ao leste da Costa da Argentina. Isso caracterizaria a posse do arquipélago para os argentinos. Além disso, as Ilhas Sandwich do Sul e Geórgia do Sul encontram-se na continuidade da plataforma continental argentina, e constam nas propostas argentinas submetidas à ONU.

A Argentina foi um dos primeiros países do mundo a reivindicar direitos sobre sua plataforma continental. Em 1916, muito antes de Truman nos EUA e do Brasil, o Vice-almirante Segundo R. Storni⁷, pioneiro na defesa do espaço marítimo argentino, apresentou em suas convenções os interesses, oportunidades e as responsabilidades da Argentina em sua plataforma continental. Mediante seus estudos, foram adotadas políticas que marcaram um novo caráter na política argentina para o mar e seus limites (INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, 2020).

Em 1944, os argentinos publicaram o Decreto n° 1.386 e, com isso, estabeleceram suas fronteiras marítimas como “zonas transitórias de reservas minerais”, mesmo sem ainda a possibilidade de exploração de recursos no local. Os argentinos forneceram ação unilateral a respeito de sua plataforma continental, seguindo as medidas norte-americanas de 1945, e em 1946 o Decreto n° 14.708 declarou que: *“Artículo 1. Declárase perteneciente a la soberanía de la Nación, el mar epicontinental y el zócalo continental argentinos.*

⁷ Vice-Almirante nasceu dia 16 de julho de 1876, em Tucumán. Esse dia hoje representa o “Día de los intereses em el Mar”, que possui simbologia maior haja visto conflito argentino com os britânicos.

Artículo 2. A los efectos de la libre navegación (...), no queda afectado por esta declaración.” (GATTI, 2016).

Sendo assim, a Argentina assegurou de maneira bilateral a soberania sobre os recursos deste mar, também em seu subsolo, mas permitiu a navegação, sob observação. Já em 1966 os argentinos publicaram a Lei de Soberania do mar argentino n° 17.094, que reafirmou a legitimidade argentina sobre o subsolo e leito de seu mar, e em 1991 a Argentina sancionou a Lei de Espaços Marítimos n° 23.968, estabelecendo as 200 milhas de sua plataforma continental, momento em que também iniciaram os tramites para pesquisa e futuro pleito adicional (GATTI, 2016).

Neste período, iniciaram as pesquisas argentinas a fim de legitimar cientificamente a continuidade de sua plataforma continental e, assim, reiterar seu direito sobre o mar adjacente ao seu mar territorial, além das Ilhas sob tutela britânica. A Comissão responsável pela anexação de novas áreas e o pleito do que seria extensão continental argentina nos mares foi a *Comission Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA)*, criada em 1997 pela lei n° 24.815 e responde ao Ministério das Relações Exteriores. Outorgada em 1998, é constituída por um membro do ministério supracitado, um representante do Ministério da Fazenda e Finanças Públicas e um do Ministério da Defesa, além de um coordenador. Uma subcomissão dentro da COPLA se divide em 6 áreas de pesquisa: Geodésia, Hidrografia, Geofísica, Geologia, Cartografia e um Sistema de Informação Gráfica (SIG). Ademais, as universidades e institutos de pesquisa fazem parte como observadores e apoiadores logísticos (INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, 2020).

Em abril de 2009, a Argentina submeteu sua proposta de ampliação da Plataforma Continental, cumprindo o prazo e com vasto material coletado ao longo de anos em pesquisa incessante. A declaração argentina foi composta por 6 capítulos, em 13 volumes. A apresentação foi examinada pela CLPC na 24° rodada de sessões e a Comissão decidiu já que uma subcomissão deveria tratar de evitar que a nova delimitação não afetasse a fronteira com o Uruguai, e que a mesma deveria ignorar questões relativas a Antártica e ao conflito do Reino Unido. Isto pois a CLCP não regulamenta limites caso haja disputa entre partes. O regulamento da CLCP diz em seu Anexo 1, parágrafo 5° que “De

acuerdo con lo establecido en el Reglamento de la CLPC, en su (...) "En caso de que haya una controversia territorial o marítima, la Comisión no considerará ni calificará la presentación hecha por cualquiera de los Estados Partes en esa controversia (...)" (COPLA) ⁸. Sendo assim, somente quando a ONU tiver uma resolução a respeito das Ilhas em disputa por Reino Unido e Argentina, que a CLPC poderá definir sobre a plataforma continental destas áreas (GATTI, 2016).

Em março de 2016 a proposta Argentina foi aprovada, sem recomendações adicionais. A questão a respeito da Antártica, Malvinas e demais Ilhas em disputa com britânicos não foi resolvida, porém, os novos limites representaram um aumento de 1 782 500 km² em sua plataforma continental. Essa parcela equivale a quase 50% da área terrena da Argentina. A plataforma argentina hoje possui 6.581.500 km² em sua totalidade para exploração argentina (FUNDACION MARAMBIO, 2016).

Mapa 8 - Ampliação da plataforma continental argentina em 2016 sem resolução sobre Malvinas.



Fonte: 7 DW. Disponível em: <<https://www.dw.com/es/argentina-y-la-riqueza-de-su-plataforma-continental/a-19247827>>

⁸ "De acordo com o disposto no Regulamento da CLPC, (...) "Em caso de litígio territoriais ou marítimas, a Comissão não considerará nem qualificará a apresentação feita por qualquer dos Estados Partes dessa controversia (...)" (TRADUÇÃO NOSSA)

Conforme a Mapa 7 acima, essa parcela equivale a quase 50% da área terrena da Argentina. A plataforma argentina hoje possui 6.581.500 km² em sua totalidade para exploração argentina (FUNDACION MARAMBIO, 2016). Dessa forma a briga entre Argentina e Inglaterra pela soberania das Malvinas e demais ilhas no Atlântico Sul segue. Somente dentro da ONU, através de seus grupos de trabalho e organismos específicos

Fica claro que a Argentina busca inserir-se dentro da ONU como Estado soberano e com interesse na resolução pacífica de seus litígios. Essa expansão na atuação argentina confere um ímpeto de futuramente redefinir posições acerca das Ilhas Malvinas, tanto quanto o interesse em hidrocarbonetos na região e demandas econômicas da Nação argentina.

Es evidente que el pueblo argentino le ha dado su merecida importancia a la PC a través de su corta historia. Fue pionera en los reclamos y declaraciones sobre la misma, dejando rastros en toda su historia legislativa. Por otro lado, estas palabras siempre fueron sustentadas por acciones, desde estudios oceanográficos desde el Servicio Hidrográfico Naval, asistido por la Armada Argentina y Prefectura Naval Argentina, como también en la exploración y explotación de hidrocarburos por la entidad de bandera, Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Entonces, lo que se puede llamar la “cuestión de zócalo continental” es una materia tratada como política de Estado y como un asunto de interés nacional, trascendiendo las banderas políticas de los diferentes gobiernos. En síntesis, la resolución de la Comisión de las Naciones Unidas brindó a la Argentina derechos sobre un extenso territorio, expandiendo su PC un 33%, la cual rodea las islas Malvinas. Pero esto no significa que sea soberana sobre las aguas que la rodean, ni tenga estos mismos derechos en el lecho sobre la cual están asentadas las islas, ya que la misma declaración de la ONU se reconoce incapaz de decidir sobre estas superficies al existir todavía un conflicto de intereses entre dos Estados aún sin resolver, 16 como también agregó que los reclamos sobre los territorios antárticos se encuentran supeditados a los límites impuestos por el tratado antártico. Este punto recuerda que el diferendo con el Reino Unido continúa bloqueando no solo la integridad territorial argentina, sino el acceso y protección de los espacios marinos que no son solo derecho sino responsabilidad el Estado argentino⁹ (COVELLI, 2017, PP. 15-16).

⁹ É claro que o povo argentino deu ao PC sua merecida importância ao longo de sua curta história. Foi pioneira nas reivindicações e declarações a seu respeito, deixando vestígios ao longo de sua história legislativa. Por outro lado, essas palavras sempre foram apoiadas por ações, desde estudos oceanográficos do Serviço Hidrográfico Naval, assessorado pela Marinha Argentina e Prefeitura Naval Argentina, bem como na prospecção e exploração de hidrocarbonetos pela entidade de bandeira, Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Assim, o que se pode chamar de “questão de base continental” é um assunto tratado como política de Estado e de interesse nacional, transcendendo as bandeiras políticas dos diferentes governos. Em resumo, a resolução da Comissão das Nações Unidas deu à Argentina direitos sobre um extenso território, ampliando em 33% seu PC, que circunda as Ilhas Malvinas. Mas isso não

Nos próximos anos o projeto argentino deve então caminhar, porém é difícil uma resolução acerca do litígio com o Reino Unido, que não deve ceder facilmente na ONU. Ademais, a política externa argentina dará seguimento em suas parcerias para o Atlântico Sul, tanto na ZOPACAS como no MERCOSUL e UNASUL.

4.3 Projeto do Uruguai

O Uruguai é o menor país entre os que estão no Atlântico Sul, mas isto não tornou a plataforma continental menos importante. O país seguiu historicamente as normatizações da ONU acerca do Direito do Mar e soberania. Em 1963 O primeiro decreto, lei nacional incontestável, sobre o mar dizia respeito a 6 milhas de mar territorial e mais 6 de Zona Contígua, totalizando 12 milhas. Este Decreto previa direitos exclusivos sobre leito, subsolo e águas, ou seja, exploração de recursos vivos e não vivos no espaço. Em 1969 um novo Decreto aumentou o mar territorial para 12 milhas, agora totalizando 18 milhas com a Zona Contígua. Essa lei também outorgou medidas a respeito da plataforma continental elaboradas na Convenção de 1958 em Genebra. Ainda em 1969, o Uruguai lançou a Lei de Riquezas do Mar, no governo de Jorge Pacheco Areco (COALEP, 2009).

O primeiro artigo da lei diz que é de interesse nacional a exploração e preservação de riquezas no mar, e a mesma lei estabelece novo limite de 200 milhas de mar territorial. Tais medidas de expansão foram ratificadas em 1973, após o *Tratado do Rio de la Plata* com os argentinos. Como as partes resolveram seu litígio de maneira amigável, a CLPC não encontrou obstáculos para determinar sobre as plataformas continentais de ambos, ao contrário do

significa que seja soberana sobre as águas que a rodeiam, nem tenha esses mesmos direitos no leito em que se encontram as ilhas, uma vez que a mesma declaração da ONU reconhece que não pode decidir sobre essas superfícies uma vez que não existem ainda é um conflito de interesses entre dois Estados ainda não resolvido, 16 como também acrescentou que as reivindicações sobre os territórios antárticos estão sujeitas aos limites impostos pelo tratado da Antártica. Este ponto lembra que a disputa com o Reino Unido continua a bloquear não só a integridade territorial da Argentina, mas também o acesso e proteção dos espaços marinhos, que não são apenas um direito, mas também uma responsabilidade do Estado argentino.(tradução nossa)

caso entre Argentina e Reino Unido, pois o litigio em aberto veta a arbitragem da CLPC (COALEP, 2009).

O *Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo*, em seu nome original, foi celebrado em 19 de novembro de 1979 em Montevideo, e colocou fim nas disputas entre uruguaios e argentinos por acessos e controle do Rio da Prata. Este rio é importantíssimo pois separa Montevideo de Buenos Aires, capitais destes países, e é uma zona de operação logística importantíssima para ambos. O Tratado foi ratificado pelo Congresso da Argentina através da lei nº 20.645 de janeiro de 1974, e pelos uruguaios pela lei nº 14.145 também de janeiro (CAPANDEGUY & MONTALBÁN & VITALI, 2017).

Em 1992 o Uruguai promulgou a lei 16.287, seguindo adequações pertinentes à CONVEMAR de 1982. A partir deste ano a Armada Nacional do Uruguai, responsável pela Defesa do Estado, iniciou trabalhos para desenvolver novas diretrizes acerca dos mares uruguaios, convergindo com o Direito Internacional e as medidas de ONU e em seus foros responsáveis. Essas novas diretrizes foram formuladas até 1995 (CAPANDEGUY & MONTALBÁN & VITALI, 2017). Em 1996, o Ministério das Relações Exteriores junto com a Armada Nacional levou ao poder Executivo as novas determinações, e o Decreto nº811/96 criou a Comissão Assessora do Poder Executivo para o Estabelecimento do Limite Exterior da Plataforma Continental (COALEP). Diversas instituições e renomados cientistas fizeram parte da Comissão responsável pela Plataforma Continental uruguaia. Sendo assim,

los primeros integrantes de dicha Comisión fueron: el Doctor Carlos Mata, Director de Derecho Internacional del Ministerio de Relaciones Exteriores y presidente de la COALEP; Embajador Pedro Vaz, Subsecretario del Ministerio de Relaciones Exteriores; Contra Almirante Manuel Burgos, Jefe de Estado Mayor General de la Armada; Capitán de Navío Francisco Caamaño, Jefe de la Oficina Coordinadora del Proyecto de Relevamiento de la Plataforma Continental; Señor Daniel Montiel, Director Nacional de Recursos Acuáticos del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca; Doctor Fernando Preciozzi, Director de la División de Geología de la Dirección Nacional de Minería y Geología; Doctor Héctor de Santa Ana, Gerente del Departamento de Exploración y Producción de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland; Ingeniero Nelson Ucha, Consultor geofísico y presidente de Petrouuguay; Señor Gerardo Veroslavsky, del Instituto de Ciencias Biológicas de la Facultad de Ciencias Geológicas de la Facultad de Ciencias y el Capitán de Corbeta, José Pedro Domínguez del Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada. Muchos de estos integrantes fueron entrevistados en el curso de esta

investigación, tal como se verá más adelante; otros ya no la integran por diferentes razones (CAPANDEGUY & MONTALBÁN & VITALI, 2017, pp. 61)¹⁰.

Em 1999, foi criada a Oficina Coordenadora do projeto de ampliação da plataforma continental (OCPLA), pertencente a Armada (Defesa), que ficou responsável em coordenar o projeto a ser levado para a CLPC em um prazo de dez anos (assim como todos os demais membros do acordo, inclusive Brasil e Argentina). Na formulação desta ordem de pesquisa ficou definida que caberia a Armada os serviços de Oceanografia, Hidrografia e Meteorologia, à formulação do futuro pleito bem como os serviços administrativos ficaram a cargo do Ministério das Relações Exteriores. Em 2001 uma nova lei, nº 17.357, declarou ser interesse nacional prioritário definir as medidas acerca da expansão da plataforma continental uruguaia.

No período de pesquisas, o Uruguai contou com parceiros latino-americanos e europeus para sua pesquisa. Além disso a missão responsável pela pesquisa contratou agentes internacionais de conhecimento elevado e reconhecidos. Em 2009, O Uruguai fechou acordo com a Divisão de Assuntos Oceânicos das Nações Unidas (DOALOS) e conseguiu financiamento no Fundo das Nações Unidas para países em desenvolvimento. A proposta final foi enviada em março de 2009. Com isso,

una vez realizados estos trabajos, fue necesaria la realización de tareas en el mar, para lo cual resulta importante destacar la colaboración de institutos científicos de Alemania e Italia. En este sentido, en diciembre de 1998, arribó al Puerto de Montevideo el Buque de Salvamento A-1457 "Helgoland" de la Armada Alemana – rebautizado posteriormente como ROU 22 Oyarvide-, con la finalidad de ejecutar relevamientos batimétricos, y en el 2004, el buque alemán Alexander Karpinsky, el cual proporcionó datos sísmicos. Según lo

¹⁰ “Os primeiros membros da referida Comissão foram 199: Dr. Carlos Mata, Diretor de Direito Internacional do Ministério das Relações Exteriores e presidente do COALEP; Embaixador Pedro Vaz, Subsecretário do Ministério das Relações Exteriores; Contra o Almirante Manuel Burgos, Chefe do Estado-Maior da Marinha; Capitão Francisco Caamaño, Chefe da Coordenação do Projeto de Levantamento da Plataforma Continental; Sr. Daniel Montiel, Diretor Nacional de Recursos Aquáticos do Ministério da Pecuária, Agricultura e Pesca; Doutor Fernando Preciozzi, Diretor da Divisão de Geologia da Direção Nacional de Minas e Geologia; Doutor Héctor de Santa Ana, Gerente do Departamento de Exploração e Produção da Administração Nacional de Combustíveis, Álcool e Portland; Engenheiro Nelson Ucha, Consultor Geofísico e Presidente da Petrouuguay; Sr. Gerardo Veroslavsky, do Instituto de Ciências Biológicas da Faculdade de Ciências Geológicas da Faculdade de Ciências e Tenente-Comandante, José Pedro Domínguez do Serviço de Oceanografia, Hidrografia e Meteorologia da Marinha. Muitos desses membros foram entrevistados no decorrer desta investigação, como veremos adiante; outros já não o integram por diferentes razões” (tradução nossa).

estabelecido por Gustavo Musso, esta fue la única información disponible para la presentación de 2009, lo que explica que “En el caso de Uruguay, el desconocimiento era casi total desde el punto de vista morfológico, geológico y geofísico”, tal como lo manifestó el Prof. Gerardo Veroslavsky (IBID, pp. 63).

Em 2014, o Uruguai então teve sua primeira resposta e recomendações acerca de seu estudo e proposta. Neste período, entre 2009 e 2014 o país seguiu estudando e avaliando seu litoral e sua plataforma continental, afim de prover o maior número de dados e justificativas para seu projeto. Ademais, houvera também uma discussão acerca da metodologia empregada para definição de sua plataforma continental, sendo o método argentino e brasileiro considerados ineficientes, pois, deixariam o Uruguai com menos território do que o modelo defendido em 2009. Dessa forma,

En torno a la elección del criterio para la delimitación de la plataforma continental, hubo posiciones encontradas: por un lado, el Embajador Dr. Edison González Lapeyre considera que Uruguay debió haber utilizado, desde un principio, el mismo criterio aplicado tanto por Argentina como por Brasil (criterio del 1%). 211 Al adoptar estos diferentes criterios, existían “(...) diferencias no solo cualitativas sino también cuantitativas entre lo que propuso Uruguay y lo que propusieron nuestros vecinos cuyas PC no serían tan extensas como la uruguaya (...) Ello implicaría que las PC tanto de Brasil como de Argentina, al llegar a nuestra jurisdicción se van a encontrar con una especie de escalón (...)” . Consultado al respecto, el Dr. Manuel Rama reafirmó el hecho de que la elección del criterio de delimitación es una decisión soberana. Por consiguiente, haciendo referencia a la presentación del 2009, consideró que si el criterio de las 60 millas le daba a Uruguay un territorio mayor, no tenía por qué seguir el criterio elegido por Brasil y Argentina (IBID, pp.65) ¹¹.

A partir disso, a COALEP e a Subcomissão inerente a esta apresentou em 2015 a petição final, aceita pela CLPC. Em 2016 a comissão uruguaia foi até Nova Iorque, na CLPC, para defender seus objetivos acerca da ampliação

¹¹ “Quanto à escolha dos critérios para a delimitação da plataforma continental, houve posições conflitantes: por um lado, o Embaixador Dr. Edison González Lapeyre considera que o Uruguai deveria ter utilizado, desde o início, os mesmos critérios aplicados tanto pela Argentina quanto pelo Brasil (critério 1%). 211 Ao adotar esses diferentes critérios, havia “(...) diferenças não apenas qualitativas, mas também quantitativas entre o que o Uruguai propunha e o que propunham nossos vizinhos, cujo CP não seria tão extenso quanto o uruguaio (...) Isso implicaria que os CPs tanto do Brasil como da Argentina, quando chegarem na nossa jurisdição vão encontrar uma espécie de degrau (...)” . Consultado a este respeito, o Dr. Manuel Rama reafirmou que a escolha dos critérios de delimitação é uma decisão soberana. Portanto, referindo-se à submissão de 2009, considerou que se o critério de 60 milhas dava ao Uruguai um território maior, não deveria seguir o critério escolhido por Brasil e Argentina.” (tradução nossa)

da plataforma continental e em agosto daquele ano, o acordo que definiria a plataforma uruguaia em 350 milhas foi assinado.

4.4 Análise comparativa entre os três estudos de caso

Pelo analisado acima, fica evidente de que a Argentina é o país que mais obteve ganhos nos últimos anos, mesmo sem resolução a respeito das Malvinas. Ademais, o Brasil aguarda novas reuniões e respostas a partir da Comissão competente para incorporação de mais faixas de mar à sua plataforma continental. Abaixo uma tabela mostra como o mar dos países expandiu-se ao Atlântico após as primeiras fases de negociação (2004) e que tiveram respostas agora entre 2014 – 2019. O Brasil ainda aguarda uma futura incorporação que levaria sua extensão marítima total a mais de 12 milhões de km².

Há mais de quatro décadas, ou seja, antes mesmo da conferência da UNCLOS, o Brasil ocupava a Ilha da Trindade, a 540 milhas náuticas da costa de Vitória, no Espírito Santo. Em 1998, ocupou o Arquipélago de São Pedro e São Paulo - um grupo de 15 pequenas ilhotas e rochas no Oceano Atlântico equatorial central a 500 milhas náuticas da costa do Rio Grande do Norte. Ali, na Ilha de Belmonte, a construção de uma pequena estação de investigação científica permitiu a ocupação permanente do arquipélago. Para os fins da Convenção, a ocupação de ambas as áreas representou o acréscimo de 450.000 km² à zona econômica exclusiva do Brasil. Com a incorporação das duas áreas, o limite marítimo territorial do Brasil passaria de 3.539.919 km² para 12.087.322 km² (CARDOSO & RESENDE, 2020, pp.150).

Os países seguem então buscando novas resoluções, ao passo que novas recomendações da ONU são editadas e seus grupos de trabalho melhoram pesquisas e estudos sobre o tema. A tecnologia acerca do reconhecimento, análise e processamento de dados avança e as partes buscam ter o máximo de capacidades para argumentos e comprovações. O Brasil por exemplo segue buscando legitimar novas áreas junto a ONU, e tem diplomacia para parcerias tecnológicas no tema.

Abaixo, consta uma tabela elaborada, apresentando os números atuais após aprovações recentes:

Tabela 1: comparação entre os três países analisados

PAÍS	TERRITÓRIOS ORIGINAIS (MAR TERRITORIAL E ZEE)	TERRITÓRIOS APÓS CLPC COM EXPANSÃO DAS PLATAFORMAS CONTINENTAIS
BRASIL	3,5 milhão KM ²	4,4 milhão KM ²
ARGENTINA	4,3 milhão km ²	6 milhões km ²
URUGUAI	125.057 km ²	205.557 km ²

Fonte: elaborado pelo autor.

Vimos que as plataformas continentais representam grande parte do constrangimento destes três países. A defesa dos Estados e sua soberania começa nas fronteiras, sejam marítimas ou terrestres, e o mar é alvo de investimentos pois nos dá muitas oportunidades. Aguardemos o desfecho futuro a respeito da expansão das PCs.

O Atlântico Sul é então zona estratégica para atuação, seja de países grandes e com aspirações internacionais como o Brasil ou Estados menores e com interesses mais locais como o Uruguai. A Argentina, com especial menção a guerra que já travou na região também vê importância em desenvolver observação e presença no mar.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os países que pesquisamos, Brasil, Argentina e Uruguai, não são os maiores investidores em defesa no Sistema Internacional. Podemos dizer que os interesses na expansão das plataformas continentais a estes foram motivados por interesses comerciais e de soberania, ou seja, a fim de conhecimento e extração de recursos.

O Uruguai, sendo o menor destes, conseguiu avanço em sua plataforma e hoje já almeja retirar petróleo em seu litoral, o que antes não era possível haja vista geografia local. Com isso o Uruguai conseguiu um avanço notório em sua soberania, uma vez que deve diminuir sua dependência energética exterior.

A Argentina deve seguir tratativas na Comissão, mas já conseguiu um bom aumento nas resoluções recentes, embora seu litígio com o Reino Unido a respeito das Malvinas não tenha prazo ou cenário favorável aos argentinos.

Já o Brasil conseguiu poucos ganhos nesta década, uma vez que a Comissão segue requisitando estudos e avaliando documentos já enviados. O fato é que Brasil tem interesses muito direcionados, principalmente para mineração e extração de hidrocarbonetos, o que afeta toda balança comercial e presença geopolítica do país no mundo. Isto porque o Brasil desde os governos militares impera em aumentar defesa no Atlântico, mas isso poderia torna-lo um ator muito forte, com hegemonia no atlântico haja vista sua costa extensa e rica.

Portanto há muito ainda o que se resolver aos países pesquisados a respeito das plataformas continentais, principalmente para Brasil e Argentina, que devem seguir na diplomacia buscando resoluções pacíficas e assertivas dentro dos Organismos competentes.

Esta pesquisa, norteadada na busca pela resposta a questão do porquê Brasil, Argentina e Uruguai expandiram suas plataformas continentais, foi não somente extremamente satisfatória, como reuniu boa bibliografia sobre o tema. Por fim, a hipótese inicial, traçada no projeto que deu luz a esta pesquisa, foi confirmada. A Soberania destes três atores em um sistema anárquico acabou promovendo a expansão no Atlântico, juntamente com os constrangimentos

internos, como dependência energética e conflitos históricos. As plataformas continentais representam aos países oportunidades e possibilidades inúmeras, que carecem também de tecnologia para ser implementadas. Devemos ver no futuro mais aproximação dos atores envolvidos e interessados, ainda com o avanço da tecnologia e conhecimento, o que esperamos promover diplomacia e resolução pacífica de problemas.

6. REFERÊNCIAS

_____. Boletim Geocorrente. The Return of Brazil and Argentina to UNASUR and perspectives for Antarctica. Edição nº181, ano 9. Escola de Guerra Naval – Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/Boletim_Geocorrente_181_ING%20%282%29.pdf>. Acesso em 10 de abr. de 2023.

ABBENUR, Adriana E. & NETO, Danilo Marcondes. **O Brasil e a cooperação em defesa:** a construção de uma identidade regional no Atlântico Sul. Centro de Estudos Globais da Universidade de Brasília 2014. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbpi/a/m3W3TxbXMFpLTRYdGXXHhG/?lang=pt>>. Acesso em 10 de abr. de 2023.

AGÊNCIA BRASILEIRA DE COOPERAÇÃO (ABC). **Cooperação Técnica Brasileira Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul.** Disponível em <<http://www.abc.gov.br/zopacas/default.aspx>>. Acesso em 23 nov. 2022.

ANDRADE, Israel de Oliveira; ROCHA, Antonio Jorge Ramalho; FRANCO, Luiz Gustavo Aversa. Sistema de gerenciamento da Amazônia azul: Soberania, vigilância e defesa. **Texto Para Discussão**, IPEA. Brasília, 2010. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9101>>. Acesso em 20 nov. 2022

BALBELA, Cecília de Anello. Expansão da Plataforma Continental Argentina e suas Implicações para o Atlântico Sul. **Anais:** 10º Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa, FFLCH/USP, São Paulo, 2018. Disponível em: <<https://www.enabed2018.abedef.org/site/anaiscomplementares>>. Acesso em: 12 nov. 2022.

CAMARA DOS DEPUTADOS. **Legislação**, 1990. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 20 nov. 2022.

CAPANDEGUY, Sabrina; MONTALBÁN, Santiago; VITALI, María José. **Uruguay y el Derecho del Mar:** historia de una relación en beneficio del interés nacional – Antecedentes, cronología y resultados de la nueva delimitación de la plataforma continental. Trabalho de Conclusão de Curso de Licenciatura em Estudos Internacionais. Universidad Ort Uruguay, Montevideo, 2017. Disponível em: <<https://dspace.ort.edu.uy/handle/20.500.11968/3588>>. Acesso em: 18 out. 2022.

CARR, Edward Hallett. **Vinte anos de crise 1919-1939:** Uma introdução ao estudo das relações internacionais. Brasília: Editora UNB, 2001.

CASTRO, Luiz Augusto de Araújo. **O Brasil e o novo direito do mar:** mar territorial e zona econômica exclusiva. Brasília: FUNAG, 1989.

CASTRO, Thales. **Teoria das Relações Internacionais**. Brasília: FUNAG, 2012.

CAVANCANTI, Vanessa Maria Mamede. **Plataforma Continental, a última fronteira da mineração brasileira**. Ministério de Minas e Energia. 2011. Disponível em: <<https://www.gov.br/anm/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/serie-sustentabilidade/plataforma-continental-conteudo>>. Acesso em 11 de abr. de 2023.

COALEP. **Resumen Ejecutivo**. Uruguai, 2009. Disponível em: <https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/ury09/ury_resumen.pdf>. Acesso em 11 de abr. de 2023.

Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA). **Plataforma Argentina**. Disponível em: <<http://plataformaargentina.gov.ar/>>. Acesso em: 12 nov. 2022.

CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE. **Navy Force Structure and Shipbuilding Plans: Background and Issues for Congress**. Washington DC, USA, 2022. Disponível em: <<https://sgp.fas.org/crs/weapons/RL32665.pdf>>. Acesso em 10 de abr. de 2023.

COPLA. **Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental**. Buenos Aires. Disponível em: <http://ffyl1.uncu.edu.ar/IMG/pdf/limite_exterior_de_la_plataforma_continental.pdf>. Acesso em 10 de abr. de 2023.

COSTA, Wanderley Messias da. Projeção do Brasil no Atlântico Sul: geopolítica e estratégia. **Revista USP**, n. 95, p. 9-22, 2012. Disponível em: <<https://doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i95p9-22>>. Acesso em: 18 out. 2022.

COVELLI, Esteban Agustín. **Plataforma Continental Argentina: apéndice de disputa un soberana en el marco de las Naciones Unidas**. Universidad Nacional de Rosario, 2017. Disponível em: <<https://rephip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/9010/COVELLI-%20Plataforma%20Continental%20%20Argentina%20apendice.pdf?sequence=3&isAllowed=y>>. Acesso em 10 de abr. de 2023.

CROWL, Philip A. Alfred Thayer Mahan: o historiador naval. *In*: Peter Paret (org.). **Construtores da Estratégia Moderna** – Tomo 1. Rio de Janeiro: Bibliex, 2001 (pp. 589-631).

PONTES, Nadia. **Petrobras é a segunda maior do mundo em operações no oceano**, 2021. Disponível em <<https://www.dw.com/pt-br/petrobras-%C3%A9-a-segunda-maior-do-mundo-em-opera%C3%A7%C3%B5es-no-oceano/a-56212807>>. Acesso em 10 de abr. de 2023.

ENCYCLOPEDIA BRITANNICA. **Mapa Costa Argentina**, Malvinas e Ushuaia. Londres, 2013. Disponível em: <<https://www.britannica.com/place/Ushuaia-Argentina>>. Acesso em: 20 nov. 2022.

EPRB. **Petrobrás vai vender todos os ativos que tem no Uruguai.** Brasil, 2019. Disponível em: < <https://epbr.com.br/petrobras-vai-vender-todos-os-ativos-que-tem-no-uruguai/>>. Acesso em 10 de abr. de 2023.

FERNANDES, Isabella Reis de Brito. **O impacto da Amazonia Azul na Economia Brasileira.** Brasil, 2022. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/arquivos/2022/7/CDD77E4BC93B81_amazoniaaazul.pdf>. Acesso em 10 de abr. de 2023.

FIORI, José Luís; PADULA, Raphael; VATER, Maria Claudia. **Dimensões estratégicas do desenvolvimento brasileiro: Brasil, América Latina e África: convergências geopolíticas e estratégias de integração.** Centro de Gestão e Estudos Estratégicos, vol. 3. Brasília, 2013. Disponível em: <https://www.cgee.org.br/documents/10195/734063/CAEBS21_VIII_Web_9521.pdf/267335e9-7a24-4387-a0c5-1803ca291efa?version=1.6>. Acesso em: 18 de out. de 2022.

FUKUYAMA, F. **The End of History and the Last Man.** Penguin Books, 1ª edição. Nova Iorque, 2020.

FUNAG. **A Plataforma continental brasileira e o direito do mar: considerações para uma ação política.** Coleção CAE. Brasília, 2015. Disponível em: <[http://funag.gov.br/loja/download/1128-Plataforma Continental Brasileira e o Direito do Mar A.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/1128-Plataforma%20Continental%20Brasileira%20e%20o%20Direito%20do%20Mar%20A.pdf)>. Acesso em: 18 de out. de 2022.

FUNDACION MARAMBIO. **Plataforma Continental Argentina.** El reciente dictamen de la CLPC de la ONU sobre el talud de la Plataforma Continental Argentina. Buenos Aires, 2016. Disponível em: <<https://www.marambio.aq/pdf/informefinalplataformacontinental.pdf>>. Acesso em 11 de abr. de 2023.

GATTI, Lidia. La demarcación de nuestro límite más extenso: El límite exterior de la plataforma continental argentina. **Cuadernos de Política Exterior Argentina** (Nueva Época), 123, enero-junio 2016, pp. 23-39. ISSN 0326-7806 (edición impresa) - ISSN 1852-7213 (edición en línea). Disponível em: <<https://doi.org/10.35305/cc.vi123.67>>. Acesso em 11 de abr. de 2023.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 2002.

GONÇALVES, Joanival Brito. **Senado Federal: Consultoria Legislativa.** Brasília, 2002. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/130/29.pdf>>. Acesso em 11 de abr. de 2023.

GONZALEZ, Rodrigo Milindre. **Ações e implicações das expansões das zonas econômicas marítimas no Atlântico Sul: Os casos de Argentina, Brasil e Uruguai.** Dissertação para o título de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Economia da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS.

Porto Alegre, 2016. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/147486>>. Acesso em: 18 out. 2022.

GOUVEIA, Jorge Barcelar. O direito internacional dos espaços. **Cadernos da escola de direito**, Paraná, n. 4, v. 1, p. 131-183, 2004. Disponível em: <<https://portaldeperiodicos.unibrasil.com.br/index.php/cadernosdireito/article/view/2509/2079>>. Acesso em 11 de abr. de 2023.

GOVERNO FEDERAL. **Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa**. Brasil. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso.pdf>. Acesso em 10 de abr. de 2023.

MILANI, E. J. et al.. Petróleo na margem continental brasileira: geologia, exploração, resultados e perspectivas. **Revista Brasileira de Geofísica**, v. 18, n. 3, p. 352–396, 2000. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0102-261X2000000300012>>. Acesso em: 18 out. 2022.

INSTITUTO GEOGRÁFICO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. **Argentina y el mundo: rasgos y componentes del territorio argentino**. ANIDA. Atlas Nacional Interativo de Argentina. IGN. Buenos Aires, 2020. Disponível em: <https://static.ign.gob.ar/anida/fasciculos/fasc_rasgos_componentes.pdf>. Acesso em 10 de abr. de 2023

IPEA. INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA APLICADA. **Amazônia e Atlântico Sul: desafios e perspectivas para a defesa no Brasil** / organizadores: Gilberto Fernando Gheller, Selma Lúcia de Moura Gonzales, Laerte Peotta de Mello. – Brasília: IPEA: NEP, 2015.

ISA. **The International Seabed Authority**. 2023. Disponível em: <<https://www.isa.org.jm/about-isa/>>. Acesso em 10 de abr. de 2023

LONGO, Airton Ronaldo. **Em Busca do Consenso: Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito Do Mar – Convenção da Jamaica**. Brasília, 2014. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br.secirm/files/em_busca_do_consenso.pdf>. Acesso em: 18 out. 2022.

LUIS, Camila C. R. Política externa brasileira para o Atlântico Sul: a expressão da diplomacia e da defesa. **IX ENABED**, Florianópolis, 2016. Disponível em: <<http://www.enabed2016.abedef.org/site/anaiscomplementares2?AREA=56#C>>.

MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783**. Boston: Little, Brown, and Company, 1890. Disponível em: <<https://ia902708.us.archive.org/13/items/seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf>>. Acesso em: 18 out. 2022.

MARINHA DO BRASIL. **Boletim Geocorrente**, Edição especial ZOPACAS. Edição nº2, ano 7. Escola de Guerra Naval – Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br.egn/files/Boletim%20Especial%20ZOPACAS%202021.pdf>>. Acesso em 11 de abr. de 2023.

MARTINS, José Roberto Serra & CARNEIRO, Celso Dal Ré. **Plataforma Continental Jurídica, recursos do pré-sal e ensino de Geociências**. IG Unicamp. São Paulo, 2012. Disponível em: <<https://www.ige.unicamp.br/terrae/V9/PDFv9/plataforma%20continental.pdf>>. Acesso em 11 de abr. de 2023.

MEARSHEIMER, John. **A tragédia da política das grandes potências**. Tradução de Thiago Araújo. Lisboa: Editora Gradiva, 2007.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Curso de direito internacional público**. Vol. 1. 15 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004.

MESSARI, Nizar; NOGUEIRA, João Pontes. **Teoria das Relações Internacionais: correntes e debates**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

MINAYO, Maria Cecília de Souza et al (org.). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 21^o edição, 1994.

MONTENEGRO & CUMARÚ. A presença da China na África: uma proposta interpretativa entre a Economia Política Internacional e a Análise de Política Externa. **REALIS, Revista de Estudos AntiUtilitaristas e PosColoniais**. pp. 144-170. Brasil, 2021. Disponível em: <<https://periodicos.ufpe.br/revistas/realis/article/download/252149/pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2022.

MORGENTHAU, Hans J. **A política entre as nações: a luta pelo poder e pela paz**. Tradução de Oswaldo Biato. Brasília: Editora UNB, 2003.

NOGUEIRA, João Pontes; MESSARI, Nizar. **Teoria das Relações Internacionais: correntes e debates**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

OBREGON, Marcelo Fernando Quiroga & GUAITOLINI, Francisco Lima. A extensão da plataforma continental além das duzentas milhas marítimas e a Amazônia Azul. **Derecho y Cambio Social**, n^o 55. ISSN: 2224-4131. Lima, Peru. 2019. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/bibli_boletim/bibli_bol_2006/Derecho-y-Cambio_n.55.06.pdf>. Acesso em 10 de abr. de 2023.

OLIVEIRA, Alana Camoça Gonçalves de. NETTO, Gabriela Figueiredo. Explorando e defendendo: Brasil, Argentina, Uruguai e o Atlântico. As riquezas do Atlântico Sul e as estratégias dos países sul americanos para manutenção e proteção do território. **Revista NEIBA, Cadernos Argentina Brasil**, vol. 4, n. 1. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<https://doi.org/10.12957/neiba.2015.13824>>. Acesso em: 18 out. 2022.

ONU. **Convention on the Continental Shelf 1958**. Genebra, Suíça, 1958. Disponível em: <https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_continental_shelf.pdf>. Acesso em 11 de abr. de 2023.

PEREIRA, Bruno Yepes. **Curso de direito internacional público**. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

PETROBRAS. **Contribuímos para a ampliação da plataforma continental brasileira**, 2019. Disponível em: <<https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/contribuimos-para-a-ampliacao-da-plataforma-continental-brasileira.htm>>. Acesso em: 20 nov. 2022

PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA (LEPLAC), 2022. **Marinha**. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/leplac>>. Acesso em: 12 nov. 2022.

RAZOUX, P. **La Guerra de Malvinas: un conflicto armado atípico**. In: A 40 años de la Guerra de Malvinas: una mirada diferente / Marcos Pablo Moloeznik ; José Gabriel Paz ; Coordinación general de José Gabriel Paz ; Marcos Pablo Moloeznik. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Escuela Nacional de Inteligencia, 2022. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/04/malvinas_40a_final_digital.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2022.

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. **Resumen ejecutivo: Plataforma Continental**. Presentación de la Republica Oriental del Uruguay. Montevideo, 2009. Disponível em: <https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/ury09/ury_resumen.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2022.

RIBEIRO, Antonio Manuel Fernandes da Silva. Mahan e as marinhas como instrumento político. **Revista Militar**, n. 5, pp. 465-483, 2010. Disponível em: <<https://www.revistamilitar.pt/artigo/569>>. Acesso em 20 nov. 2022.

Scharf, M. The Truman Proclamation on the Continental Shelf. In: **Customary International Law in Times of Fundamental Change: Recognizing Grotian Moments**, pp. 107-122. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.

SILVA, Alexandre Pereira da. O novo pleito brasileiro no mar: a plataforma continental estendida e o Projeto Amazônia Azul. **Revista Brasileira de Política Internacional** v. 56, n. 1, pp. 104-121, 2013. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0034-73292013000100006>>. Acesso em: 12 nov. 2022.

SOUZA, M. et al. **A zona de paz e cooperação do Atlântico do Sul (ZOPACAS) e os Desafios para a Defesa Brasileira: uma leitura geopolítica**. Salvador, 2015. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/XIII_cadn/a_zona_de_paz_e_cooperacao_do_atlantico_sul_zopacas_e_os_desafios_para_a_defesa_brasileira_uma_leitura_geopolitica.pdf>. Acesso em 20 de fev. 2023.

STONE, P. Geological exploration of South Atlantic islands and its contributions to the continental drift debate of the early 20th century. In: **Proceedings of the Geologists**, Volume 126, pp.266-281. Edinburgh, UK, 2015. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/33452441.pdf>>. Acesso em 20 de fev. 2023.

THE ECONOMIST. **Argentina doubles its size, or so it claims.** Buenos Aires, 2020. Disponível em: <<https://www.economist.com/the-americas/2020/10/08/argentina-doubles-in-size-or-so-it-claims>>. Acesso em 20 de fev. 2023.

UN. **Convention Agreements.** 1992. Disponível em: <https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_p_art_xi.htm>. Acesso em: 20 nov. 2022.

UOL. **Brasil é autossuficiente, mas importa petróleo porque não faz refinarias.** São Paulo, 2022. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2022/05/20/por-que-brasil-nao-investe-em-refinarias-para-nao-importar-combustiveis.htm>>. Acesso em: 20 nov. 2022.

URUGUAY VISIÓN MARÍTIMA (UVM). **Uruguay se extiende en su plataforma continental,** 2016. Disponível em: <<https://www.visionmaritima.com.uy/noticias/actualidad-noticias/uruguay-se-extiende-en-su-plataforma-continental/>> Acesso em: 20 nov. 2022.

VIOLANTE, Alexandre Rocha. A teoria do poder marítimo de Mahan: uma análise crítica à luz de autores contemporâneos. **Naval War College Journal**, [S.l.], v. 21, n. 1, p. 223-260, aug. 2016. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/182>>. Acesso em: 18 out. 2022.

WALTZ, Keneth N. **O homem, o Estado e a guerra.** Tradução de Adail Ubirajara Sobral. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

WALTZ, Keneth N. **Theory of international politics.** Boston: Addison-Wesley, 1979.