

Transamazônica – 200 Milhas

Integração Nacional — Novas Fronteiras *

PAULUS DA SILVA CASTRO

Chefe do Serviço de Demarcação de Fronteiras
do Ministério das Relações Exteriores

Sucedeu que, casualmente, tomou o Governo brasileiro, no ano de 1970, outra decisão de capital importância para a economia nacional, a de estender para 200 milhas a faixa do Mar Territorial, contrariando, deveras, todas as previsões ou expectativas a respeito, e sobretudo suscitando a curiosidade especulativa de terceiros países, pois, ao proceder desta forma soberana e unilateral, veio o Brasil integrar e reforçar o bloco sul-americano que assumira igual posição.

Antes de entrar no mérito desta questão que importa também no exame de outra de não somenos interesse, qual seja, a da Plataforma Continental, ambas de caráter bastante controvertido, parece oportuno umas palavras sobre este assunto, examinado à luz da ciência geográfica pura, tendo em vista os conceitos jurídicos vigentes, e particularmente, os dispositivos que constam das várias Convenções firmadas em Genebra, nas Conferências sobre o Direito do Mar, de 1958 e 1960. Sem o propósito de esgotar a matéria, dada a sua prolixidade, e não desejando tomar partido de tal ou qual doutrina, através do pronunciamento ou citações de obras de autores versados no assunto e que até hoje, por sinal, não chegaram a uma forma de entendimento, como seria de esperar, dados os interesses de vulto que se entrecrocavam em qualquer tentativa de solução, e por isso mesmo parece até proposital esse desencontro de

* Neste artigo, o Ministro Paulus da Silva Castro concluiu seu estudo sobre as medidas do Governo federal, visando à integração do País, em função de aspectos geográficos, econômicos, políticos e demográficos. A parte inicial do trabalho está publicada no nº 3, vol. 106, da **Revista do Serviço Público**, sob o mesmo título.

opiniões, limitar-se-á o presente estudo a uma crítica objetiva e concisa de fatos e documentos, simplesmente norteada pela lógica. O tema importa, outrossim, em considerações de ordem política e econômica, a serem ventiladas mais adiante, uma vez que Mar Territorial e Plataforma Continental são dois problemas que se entrosam e por isso mesmo devem ser estudados conjuntamente.

O que choca à primeira vista, inclusive ao leigo, é a profunda contradição existente no estudo desses problemas quando examinados do ponto de vista geográfico, e quando considerados sob seu aspecto jurídico, e essa dicotomia, certamente, por mais que se queira, não faz sentido, e dificilmente chega a convencer qualquer pessoa dotada de bom senso.

Atendo-se, para facilitar o desenvolvimento do raciocínio, à letra das Convenções de Genebra de 1958, reproduzir-se-á, *ipsis verbis*, o teor de seus dispositivos, assim como o da legislação brasileira em vigor:

NAÇÕES UNIDAS

CONFERÊNCIA SOBRE O DIREITO DO MAR

Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua

ARTIGO 1

1. A soberania do Estado estende-se, além de seu território e de suas águas internas, a uma zona do mar adjacente a suas costas, designada pelo nome de **mar territorial**.

2. Esta soberania se exerce nas condições fixadas pelas disposições dos presentes artigos e pelas demais regras de direito internacional.

ARTIGO 2

A soberania do Estado ribeirinho se estende ao espaço aéreo acima do mar territorial, bem como ao leito e subsolo deste mar.

ARTIGO 3

Salvo disposição contrária aos presentes artigos, a linha de base normal que serve para medir a extensão do mar territorial é a linha da baixa-mar ao longo da costa, tal como se acha indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado ribeirinho.

ARTIGO 4

1. Nas regiões onde a linha costeira apresenta reentrâncias profundas e saliências, ou onde existe uma série de ilhas

ao longo da costa e em sua proximidade imediata, o método **das linhas de base retas**, ligando pontos apropriados, pode ser adotado para o traçado da linha, **a partir da qual** é medida a extensão do mar territorial.

2. O traçado destas linhas de base não pode afastar-se de maneira apreciável da direção geral da costa; e as zonas de mar, situadas aquém dessas linhas devem estar suficientemente ligadas ao domínio terrestre para que sejam submetidas ao regime de águas internas.

3. As linhas de base não são traçadas em direção ou a partir das elevações de terreno descobertas na maré baixa, a menos que faróis ou instalações similares, que se achem permanentemente acima do nível do mar, tenham sido construídos sobre tais elevações.

4. No caso em que o método das linhas de base retas se aplique conforme as disposições do parágrafo 1, pode-se levar em conta, para a determinação de certas linhas de base, os interesses econômicos próprios de região considerada e cuja realidade e importância sejam claramente atestadas por longo uso.

5. O sistema de linhas de base retas não pode ser aplicado por um Estado de maneira que venha a separar do alto-mar o mar territorial de outro Estado.

6. O Estado ribeirinho deve indicar com clareza as linhas de base retas nas cartas marítimas, assegurando-lhes a suficiente publicidade.

ARTIGO 24

1. O Estado ribeirinho pode exercer o controle necessário sobre **uma zona do alto-mar contígua a seu mar territorial com o fim de:**

a) prevenir as contravenções e suas leis de polícia aduaneira, fiscal, sanitária ou de imigração, cometidas em seu território ou no mar territorial;

b) reprimir as contravenções a estas mesmas leis, cometidas em seu território ou no mar territorial.

2. A zona contígua não pode estender-se **além de doze** milhas contadas da linha de base que serve de ponto de partida para medir a largura do mar territorial.

3. **Quando as costas de dois Estados** estão situadas frente a frente ou são adjacentes nenhum deles terá o direito,

salvo acordo em contrário, entre si, de estender sua zona contígua além da **linha mediana**, cada um de cujos pontos seja eqüidistante dos pontos mais próximos das linhas de base, a partir das quais é medida a extensão do mar territorial de cada um dos referidos Estados.

Convenção sobre a Plataforma Continental

ARTIGO 1

Para os efeitos dos presentes artigos a expressão "**Plataforma Continental**" é usada para designar:

- a) **o leito do mar e o subsolo** das regiões submarinas adjacentes às costas, mas situadas **fora do mar territorial**, até uma **profundidade de 200 metros**, ou, além deste limite, até o ponto em que a profundidade das águas sobrejacentes **permita o aproveitamento** dos recursos naturais das referidas regiões;
- b) **o leito do mar e o subsolo** das regiões submarinas análogas, das ilhas.

ARTIGO 2

1. **O Estado ribeirinho** exerce **direitos soberanos** sobre a Plataforma Continental para os **fins da exploração** desta e do **aproveitamento de seus recursos naturais**.

2. **Os direitos visados no parágrafo 1 do presente artigo** são exclusivos no sentido de que, se o Estado ribeirinho não explorar a Plataforma Continental ou não aproveitar os seus recursos naturais, **ninguém pode empreender tais atividades**, nem reivindicar direitos sobre a Plataforma Continental, sem consentimento expresso do Estado ribeirinho.

3. **Os direitos do Estado ribeirinho sobre a Plataforma Continental** são independentes da ocupação efetiva ou fictícia, assim como de qualquer proclamação expressa.

4. **Os recursos naturais** referidos nos presentes artigos compreendem os **recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e do subsolo**, assim como os **organismos vivos, pertencentes às espécies sedentárias**, isto é, os organismos que no período em que podem ser pescados se acham imóveis sobre ou sob o leito do mar, ou só podem mover-se em constante contato físico com o leito do mar ou o subsolo.

ARTIGO 3

Os direitos do Estado ribeirinho sobre a Plataforma Continental não prejudicam o regime das **águas sobrejacentes, tra-**

tando-se de alto-mar, nem do espaço aéreo situado sobre estas águas.

Convenção sobre o Alto-Mar

ARTIGO 1

Entende-se por "alto-mar" todas as partes do mar que não pertencem ao mar territorial ou águas internas de um Estado.

ARTIGO 2

Estando o alto-mar aberto a todas as nações, nenhum Estado pode pretender legitimamente **submeter qualquer parte dele a sua soberania**. A liberdade de alto-mar se exerce nas condições determinadas pelos presentes artigos e demais regras de direito internacional. Compreende, principalmente, para os Estados ribeirinhos, ou não, de mar:

- a) a liberdade de navegação;
- b) a liberdade de pesca;
- c) a liberdade de nele colocar cabos e oleodutos submarinos;
- d) a liberdade de sobrevôo.

Estas liberdades, assim como as outras liberdades reconhecidas pelos princípios gerais do Direito Internacional, são exercidas por todos os Estados, levando-se na devida conta o interesse que a liberdade do alto-mar representa para cada um deles.

Constituição da República Federativa do Brasil

(Emenda Constitucional nº 1, de 17-10-1969.)

"Art. 4º **Incluem-se entre os bens da União:**

I — a porção de terras devolutas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais;

II — os lagos e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um Estado, constituam limite com outros países ou se estendam a território estrangeiro, as ilhas oceânicas, assim como as ilhas fluviais e lacustres nas zonas limítrofes com outros países;

III — a **Plataforma Continental;**

IV — as terras ocupadas pelos silvícolas;

V — **o Mar Territorial."**

Decreto-lei nº 1.098, de 25 de março de 1970 (altera os limites do Mar Territorial do Brasil).

“Art. 1º O Mar Territorial do Brasil abrange **uma faixa de 200 (duzentas) milhas marítimas** de largura, medidas a partir da linha de **baixo-mar** do litoral continental e insular brasileiro adotada como referência nas Cartas Náuticas brasileiras.

Parágrafo único. Nos lugares em que a linha costeira apresenta **reentrâncias profundas ou saliências**, ou onde existe uma **série de ilhas** ao longo da costa e em sua proximidade imediata, será adotado o **método das linhas de base retas**, ligando os pontos apropriados, para o traçado da linha a partir da qual será medida a extensão do Mar Territorial.

Art. 2º A soberania do Brasil se estende **no espaço aéreo** acima do Mar Territorial, **bem como ao leito e subsolo deste mar**.

Art. 3º

§ 2º No Mar Territorial todos os navios devem cumprir os regulamentos brasileiros destinados a garantir a **paz, a boa ordem e a segurança**, bem como evitar a poluição das águas e o dano aos recursos do mar.

§ 3º O Governo brasileiro estabelecerá os regulamentos que, **por motivos de segurança**, lhe pareçam necessário fazer observar por navios de Estados estrangeiros.

Art. 4º O Governo brasileiro regulamentará a pesca, tendo em vista **o aproveitamento racional e a conservação dos recursos vivos do Mar Territorial**, bem como as atividades de pesquisa e exploração.”

A **grosso modo**, Mar Territorial, no sentido estritamente geográfico, é uma faixa que, partindo da costa do Estado ribeirinho, chega até outra faixa marítima, conhecida por zona contígua, sendo que essa se estende de uma distância X até alcançar o alto-mar. Geograficamente falando, a definição é perfeita. Convém apenas, como ocorre às vezes, não confundir águas territoriais (Mar Territorial e zona contígua) com águas interiores ou internas (baía, lago, enseadas etc.).

Acertado esse aspecto conceitual, faz-se necessário fixar a extensão do Mar Territorial e da zona contígua, uma vez que

hoje a soma de ambos leva ao limite externo da fronteira marítima do Estado ribeirinho, onde se inicia o alto-mar considerado **res nullius**, ou melhor "terra" de todos. Surge a questão de **critério**, uniforme ou não, da medição de limite interno do Mar Territorial, mas pouco interessa essa discussão acadêmica, uma vez que o Mar Territorial tem seu começo no ponto preciso em que é adjacente à costa, conceito esse que atende à realidade geográfica, ou então, a partir da ilha ou grupo de ilhas que ladeiam a costa do Estado ribeirinho. Chama-se aqui a atenção para a expressão **adjacente à costa** que mais adiante há de suscitar novos comentários.

Finda a linha divisória do Mar Territorial, começa o limite interno da zona contígua que se estende até outro ponto, seu limite externo, onde então se inicia o alto-mar. Dada a divergência reinante quanto à extensão do Mar Territorial, que resulta, há muito, de conflito de interesses, o que certamente influi na adoção de uma largura A, B ou C, e há sempre quem defenda, desde que o mundo é mundo, uma tese ou outra, a verdade é que, em nossos dias, com exceção do Japão, **et pour cause**, que se atém a 3 milhas apenas (pois não passa esse país de um grupo de ilhas em pleno Oceano Pacífico e cuja atividade, pesqueira ou não, se desenvolve pelos quatro cantos do Universo, a deixar perplexo qualquer outro Estado), a grande maioria se manifesta a favor de 12 milhas, incluindo nesta faixa tanto o Mar Territorial como a zona contígua, numa combinação que vai de 6+6, 3+9, 4+8, o que importa, na verdade, no desaparecimento da zona contígua, erroneamente, aliás, confundida hoje como "área reservada à pesca" do Estado ribeirinho, uma vez que por zona contígua sempre se entendeu uma extensão de espaço aquático em que o Estado ribeirinho exerce certos direitos, quer sejam eles de ordem fiscal, aduaneira, de controle da navegação marítima, de manutenção da segurança e, finalmente, de preservação da pesca, embora, é bom frisar, esses direitos nunca foram de todo reconhecidos, o que levou o Governo norte-americano, na Declaração Truman (nº 2.667 e 2.668), de 28 de setembro de 1945, a sustentar que, numa área de 12 milhas, os Estados Unidos da América tinham inteira jurisdição e controle, expressão essa que na prática significa plena soberania, e essa é a posição sustentada pela maioria dos países de adiantado desenvolvimento industrial, nos dias de hoje.

Vê-se, pois, que deixou de existir inteiramente a velha teoria das 3 milhas e que também a presente, a de 12 milhas, **combinada**, não encontra, **stricto sensu**, apoio na legislação interna-

cional clássica e ainda menos na moderna, pois essa simplesmente se omitiu a respeito.

Se tal é a **prática** adotada universalmente por vários países, e por sinal, os mais desenvolvidos, não há razão por que, a título de garantia e segurança, os demais países não possam arvorar-se no direito de estender até 200 milhas o seu Mar Territorial, nele absorvendo a faixa da zona contígua, uma vez que, à semelhança do primeiro grupo, não têm eles em vista senão, apesar da precariedade ou mesmo falta de aparelhagem moderna ou desconhecimento de novas técnicas, assegurar a preservação ou eventual aproveitamento dos recursos naturais, vivos ou não, existentes na superfície ou no fundo das águas, no leito ou no subsolo marítimo.

E precisamente a esse respeito, as definições adotadas pelas Convenções de Genebra, ao tratar de Mar Territorial e de Plataforma Continental, se contradizem, e o que mais surpreende é que se possa ter firmado atos internacionais cujos dispositivos ferem os preceitos da lógica, porquanto normas de Direito não podem deixar de consubstanciar em termos legais os fatos como são (essa, a sua função precípua) e, no caso, a própria realidade geográfica. Foi feliz a atitude do Governo brasileiro em não ratificar até agora essas Convenções, apenas aprovadas pelo Decreto Legislativo nº 45, de 15 de outubro de 1968. No entanto, argumenta-se que considerações jurídicas nem sempre respeitaram, há muito, a própria natureza das coisas. Mas um erro não é motivo para que se incorra em outro, caso contrário, chegar-se-ia a admitir que o Dicionário pudesse definir uma **baía** de um critério puramente geográfico, e que por outro lado, ao Direito, para atender a fins determinados, coubesse a faculdade de conceituar uma **baía** como se fosse um lago, o que é certamente uma aberração semântica. Não há quem possa endossar uma proposição dessa natureza, e, no entanto, é o que se deu na redação das Convenções de Genebra, que têm servido de base para estudo e referência para assuntos que a elas se relacionam.

Veja-se o que ocorre na América Latina, e mais precisamente, na América do Sul, nela incluído o Brasil, país que estendeu seu Mar Territorial a 200 milhas. Partindo do pressuposto, é o que dispõe a Convenção de Genebra, que Mar Territorial é uma **zona soberana adjacente à costa**, soberania essa que se estende ao espaço aéreo acima desta faixa, assim como ao leito e subsolo da mesma, e que zona contígua é uma área, **já em alto-mar, adjacente ao Mar Territorial**, em que essa sobe-

rania, porém, não é total ou plena, pergunta-se, então, porque a Convenção de Genebra sobre a Plataforma Continental define este espaço submarino como o **leito do mar e o subsolo** de regiões submarinas **adjacentes à costa, mas situadas fora do Mar Territorial**, até uma profundidade de 200 metros ou além dessa, em caso de possibilidade de exploração.

Primeiro — De duas uma, ou a área da Plataforma Continental é **adjacente à costa** (onde começa o Mar Territorial) ou então, ela tem início **ao largo, fora do Mar Territorial**. E mais, à vista dessa alternativa, qual o nome a ser dado à área submarina (leito e subsolo), localizada nos limites do Mar Territorial? Certos geógrafos a identificam como **relevo submarino**, expressão essa que não passa de uma sinonímia de Plataforma Continental, pois é simplesmente parte da mesma. Outros nomes há, mas a Geomorfologia será sempre a mesma.

Segundo — Para os países que adotam 200 milhas de extensão de Mar Territorial, o leito e subsolo do mar teriam, por acaso, uma Plataforma Continental **adjacente à costa e outra seqüente a essa, a partir de 201 milhas do Mar Territorial**? É patente a contradição.

Terceiro — Os preceitos das Convenções atendem ou não à realidade geográfica? A resposta é simplesmente negativa. A título de ilustração, basta lembrar a definição dada à **zona contígua** pelo ilustre internacionalista e saudoso diplomata brasileiro, Embaixador Hildebrando Accioly:

“Sous les expressions abrégées de zone complémentaire, et plus fréquemment de zone contigüe, le droit international contemporain reconnaît l’existence, **entre la haute mer et la mer territoriale**, d’une bande maritime, sur laquelle il est admis que l’Etat possède certains droits restraints, de nature généralement administrative, relatifs à la police sanitaire et douanière, à **la navigation, à la protection de la pêche.**”

Quarto — Pode haver, simultaneamente, uma “realidade geográfica” e uma “realidade jurídica” relativa ao mesmo fato em si? A pergunta em si atenta contra os princípios elementares de Direito. Sintetizando, observa-se, que:

1) **De facto e de jure**, a Plataforma Continental começa da costa em diante, ou seja, do ponto em que se inicia o Mar Territorial, independentemente do critério técnico adotado (linha de baixa-mar ou linhas de bases retas).

2) A geomorfologia demonstra que a partir da costa, o relevo submarino forma ou não, sujeita a área às características locais, um **platô** que se estende, de forma irregular, até determinada distância e depois, ao alcançar o rebordo do talude, mergulha a uma profundidade média de 200 a 500 metros ou cai até 2.500 metros (zona pelágica), ou então, da própria costa se precipita a profundidades abissais que vão além de 5.000 metros. No Pacífico, por exemplo, na faixa adjacente à costa, dada a proximidade da Cordilheira dos Andes, não existe, por assim dizer, Plataforma Continental, pois a costa cai vertiginosamente e é grande a profundidade ribeirinha. A título de alternativa e levados também por injunção de ordem climática, os países da América do Sul, do lado do Pacífico, procuram dar maior ênfase à pesca e sobretudo à indústria pesqueira — é o caso do Peru —, pois é sabido que só a farinha de peixe destinada à exportação, que serve de elemento nutritivo para a engorda de galinhas e porcos, criados em outros países, rende ao Peru polpudas divisas. No Chile, por exemplo, não é difícil a qualquer pessoa determinar, só como paladar, o processo de criação de aves, pois o sabor da carne lembra o do peixe.

No Atlântico, e mais particularmente na costa brasileira, a natureza é bem diversa, pois na Região Sul, a Plataforma Continental se apresenta bastante alargada até o ponto em que alcança o rebordo do talude e logo a seguir se precipita, sendo que nessa área a passagem da Corrente de Folbland favorece a reprodução da fauna pesqueira, e por isso mesmo é uma das mais piscosas da costa nacional. Já no Nordeste, ao longo da Bahia, Sergipe e Pernambuco, a Plataforma é adelgada, e apesar de ser a zona próxima à linha do Equador, o que não é de todo propício ao desenvolvimento da pesca, a área é, porém, bastante piscosa.

3) **A profundidade** (média de 200 metros) como medida racional da Plataforma Continental só tem importância hoje como ponto de referência, pois, à frente da costa de Sergipe, a tão-somente 65 metros do fundo do mar, a PETROBRÁS procede à prospecção de lençóis petrolíferos, baseada em pesquisas que indicaram a existência de poços cujas reservas, embora numericamente não quantificadas, são tidas como apreciáveis. Por outro lado, os Estados Unidos, há pouco tempo atrás, provaram que é possível extrair petróleo da Plataforma Continental a 500 metros de profundidade, em condições econômicas e rentáveis, o que torna a média de 200 metros uma simples casualidade.

4) O arazoado das considerações acima é plenamente confirmado pelo exame do Mapa "Atlantic Ocean" — Ocean Floor (National Geographic Society), onde se verifica que foi dado o nome de "Continental Shelf" à faixa que, **a partir da costa** do sul do Brasil, vai pelo Atlântico adentro, e não **fora do Mar Territorial**, mas, pelo contrário, **dentro** do Mar Territorial.

5) Com a extensão para 200 milhas do Mar Territorial, e tendo em vista que a Convenção de Genebra não chegou a um acordo sobre a sua largura, não há porque atribuir-se ao Brasil uma área soberana sobre e sob o mar que fosse **além de 200 milhas**, porquanto, segundo estudos realizados, é quase certo que a Plataforma Continental brasileira se mantém dentro dos limites das 200 milhas de Mar Territorial, e há quem afirme que ela se estende até 190 milhas, como é o caso do jurista Clovis Ramalhete.

6) Partindo, pois, dessa premissa, a Plataforma Continental brasileira teria como fronteira interna e externa, respectivamente, a linha adjacente à costa e a divisória do Mar Territorial com o alto-mar, e por isso mesmo cabe focalizar o problema sob outro ângulo, dada a importância sócio-econômica para o desenvolvimento do País dos vastos recursos naturais ou não existentes de alto a baixo nesta imensidão aquática, no seu leito e subsolo. O pomo da discórdia, embora certos juristas teimem em contestá-lo, resulta precisamente da existência dessa riqueza em potencial, que a ciência e a técnica de hoje permitem aproveitar e explorar de forma racional em benefício do Estado ribeirinho.

7) A tecnologia moderna, a sofrer mutação dia a dia, revoluciona os processos e métodos de investigação, através do radar, do sonar, de sensores remotos propriamente ditos, levantamentos aerofotogramétricos ou da aerofotografia, e observações diretas, via satélite. E é precisamente todo esse laboratório de instrumentos que, de certo modo, vem aliviar enormemente a Marinha de Guerra e a Aeronáutica no controle, aparentemente inexequível, acima e abaixo do mar, de uma extensão de 200 milhas, como já foi observado em outra parte desse estudo.

8) Concluindo, não cabe a uma norma jurídica fixar determinado conceito que a própria geografia se encarrega de rejeitar **in limine**, caso contrário, não passaria esse dispositivo de uma ficção legal, para não dizer de um contra-senso.

Os Recursos Naturais existentes no Mar Territorial e na Plataforma Continental são da seguinte ordem:

- a) animal;
- b) mineral;
- c) vegetal.

No reino animal, a pesca é, sem dúvida, a grande riqueza que o mar oferece ao ser humano, e, há muitos séculos, vem sendo explorada, de forma irregular, de acordo com as técnicas próprias de cada época. Por ser assunto do dia, há hoje um certo exagero acerca das imensas possibilidades que a pesca oferece como elemento nutritivo por excelência do homem, talvez por não ter sido aproveitada, como cabia, e sobretudo pela falta de conhecimento específico do assunto, o que aconselha todo o cuidado no exame desse problema para evitar conclusões precipitadas.

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) do Ministério da Marinha, nos fins do ano passado, publicou a 5ª Carta de Pesca (nº 23.500), de uma série de 11, relativa à Costa brasileira no seu trecho de Salvador e Recife. Nela constam informações de grande interesse, entre outras, o regime de ventos, os tipos de correntes, principais espécies de peixe, assim como a delimitação parcial e externa da fronteira marítima brasileira, em suas 200 milhas de Mar Territorial. Vale lembrar que é precisamente no Litoral dos Arolhos, nas cercanias da Bahia, que se encontra o maior manancial de peixes de primeira qualidade.

Área de Pesca **Região Norte**

- camarões;
- pirarucu (espécie de bacalhau, no médio Amazonas);
- tucunaré (no médio Amazonas);
- peixe-boi (sirênio, no médio Amazonas);
- tartaruga (quelônio, no médio Amazonas);

Região Nordeste (zona das mais piscosas)

- garoupa;
- cação;
- badejo;
- robalo;
- peixe-voador (típico da região);
- albacora (lembra o atum, vários tipos);
- siris;
- caranguejos;

lagostas;
camarões;
sururus;
maçunins.
serigado;
dentão;
bicuda;
baleia (extração de óleo e fosfato).

Região Sul (zona das mais piscosas)

tainha de corrida;
linguado;
pescadinha;
prejereba;
peixe-boi;
corvina;
savelha;
bagre;
miranaia;
camarão.

A pesca rendeu ao Brasil em 1970 cerca de 6 milhões de toneladas, e considerando que é apreciável a sua contribuição como elemento nutritivo do ser humano (5% das necessidades alimentares), que tem como fonte de suprimento a própria Plataforma Continental, há no Brasil um especial interesse em estimular esse setor, com a assistência de órgãos oficiais (SUDEPE) e com a participação de homens de negócios. Assim é que, a título de ilustração, está sendo construído em Niterói (Estado do Rio) um grande supermercado de peixes, que terá 40 armazéns-frigoríficos com uma capacidade de 10 toneladas de peixes por dia, e, em Belém do Pará, a firma PINA, com um capital de 25 milhões de cruzeiros, de que são acionistas vários grupos financeiros internacionais, se propõe a exportar camarões para os Estados Unidos, Europa e Japão, no valor de US\$ 3.000.000,00. Por outro lado, as próprias Convenções de Genebra e os Decretos nºs 63.169, de 26 de agosto de 1968 e nº 1.098, de 25 de março de 1970, incentivam a iniciativa privada, facilitando assim a associação de grupos nacionais e estrangeiros, ou seja, a formação de empresas mistas com capitais brasileiros, ingleses, franceses, japoneses, americanos e noruegueses, em que a aplicação de técnicas modernas permite um melhor aproveitamento das riquezas biológicas marítimas, a "pecuária do mar", na feliz expressão do Almirante Paulo Moreira da Silva, impedindo a depredação irracional, sistema esse com que só tem a lucrar o povo brasileiro, pois a

pesca contribui com 18% de proteínas no poder nutritivo da alimentação em geral.

Basta lembrar que em 1969, enquanto o Peru (país de maior desenvolvimento da indústria pesqueira na América Latina), com 12 milhões de toneladas de anchovetas, arrecadava 200 milhões de dólares, o Japão, com apenas meio milhão de toneladas de atum, recebeu em divisas cerca de 300 milhões de dólares, (empregando o simples arrasto de fundo até a técnica mais sofisticada), sem contar os 10% da produção japonesa de peixes criados em lagos e açudes e o tratamento industrial de camarões na fazenda Takometso (que rendeu 10 milhões de toneladas) à base de um processo especial (cordas mergulhadas no fundo das águas e que recolhem as lavas), técnica essa que está sendo usada na reprodução do sururu, na Lagoa de Mandaú, perto de Maceió, e que rende 12 toneladas por hectare. Por outro lado, com o aquecimento das águas costeiras, através de estações de energia, também se processa no Japão à reprodução de mexilhões, pítus e ostras, sendo que o uso de esconderijos submarinos permite a criação de lagostas de um tipo especial.

Sem a luz solar, não há planctons (perto da costa) e o vento traz os minerais necessários à vida vegetal. O movimento das águas, por sua vez, costuma afetar o suprimento de substâncias nutritivas essenciais ao crescimento dos planctons, o que repercute na produtividade do estoque de peixes. Existem 3,6 milhões de hectares piscosos nos oceanos, localizados nas zonas ribeirinhas ou costeiras, sobre a Plataforma Continental ou acima dela, o que representa, a grosso modo, 10% de toda a extensão marítima mundial, sendo que o leito do mar cobre apenas 4/5 do globo terrestre.

No reino mineral o desenvolvimento é certamente maior, pois com a existência do petróleo e gás natural, investimentos maciços estão sendo aplicados tanto na exploração como em pesquisas.

A Grã-Bretanha, por exemplo, gastou 13 milhões e 500 mil libras esterlinas em investigações científicas na Plataforma Submarina do Mar da Irlanda, do oeste do Canal da Mancha e cujo tamanho é 4 vezes a extensão do seu território, sem falar nas despesas em estudos que dedica ao petróleo existente no fundo do Mar do Norte. Ademais, num Plano de Ação de 5 anos (no valor de um milhão e meio de libras esterlinas) está a Inglaterra executando a prospecção de sua Plataforma Submarina, a uma profundidade de 1.200 a 1.800 metros, com

a assistência técnica da British Petroleum e especialistas estrangeiros. Essa tarefa se processa com o uso de aparelhos modernos, equipamento submarino ou máquinas tripuladas mediante propulsão. Assim é que a Vickers, em Barrow in Furness (no norte da Inglaterra) está construindo submarinos de 11 toneladas com 2 tripulantes, chamados **Pisces**. Vale lembrar também a existência e o funcionamento de "plataformas submarinas" para a exploração de petróleo.

Caso curioso é o do Poço de Ekofinsk (Atlântico Norte) a 300 km da costa da Irlanda e a 300 metros de profundidade, explorado por um consórcio de capitais americanos, franceses e dinamarqueses.

Os Estados Unidos, por sua vez, aplicam importâncias fabulosas na exploração ou pesquisas de poços petrolíferos no fundo do mar, atividade essa que se estende a áreas que variam em profundidade de 500 metros a 5 ou 6 mil metros, em pleno oceano onde se faz uso de submarinos apropriados ou radares submersos no relevo do mar.

Além do petróleo e do sal (cela va sans dire), outras riquezas há, como o manganês (até 100 metros de profundidade), rutilo, zircônio, estanho, monazita, ferro, ouro e diamantes, recursos que exigem tratamento ou beneficiamento especial, o que torna o custo operacional elevado, e também nitratos e fosfatos. Numa categoria à parte, cabe uma referência final aos depósitos de areia e cascalho, como os do Mar do Norte, na costa da Grã-Bretanha, usados para material de construção e que renderam, em 1970, cerca de 7 milhões de toneladas.

No reino vegetal, as algas marinhas, ricas em fosfatos que se desenvolvem no fundo do mar, dando formação aos plânctons de que se alimentam os peixes. As algas são, pois, um produto de ordem vegetal e animal, ao mesmo tempo, em fases diversas.

Feitas essas rápidas considerações, em que certamente haverá omissões ou mesmo falhas, não é temerário afirmar, mormente nos dias de hoje em que tudo é desafio, que o mar também o é, como o lembra o título sugestivo do livro "Desafio do Mar", da autoria do brilhante Oficial de Marinha, especialista em oceanografia, Paulo Moreira da Silva.

Não é à toa que se reúnem, sucessivamente, Conferências sobre o Direito do Mar, sendo que as últimas foram as de Haia, Lima e Quito. O assunto merece uma discussão ampla e definitiva, para que sejam fixados os limites interno e externo do

Mar Territorial e da Plataforma Continental. Não obstante as pressões do grupo de países desenvolvidos que procura ater-se às 12 milhas do Mar Territorial e deixar sem definição o problema da Plataforma Continental, já há um forte movimento de nações que sustentam a tese oposta, haja vista a proposta de Trinidad-Tobago, que chegou a derrubar em 1969, na Assembleia-Geral das Nações Unidas, outra proposição apresentada por Malta, que serviu de porta-voz dos países altamente industrializados. Esse jogo de interesses também existe na América do Sul, o que levou o Brasil a preocupar-se seriamente com o levantamento, mapeamento e exploração de seus recursos naturais na orla marítima e a estimular a iniciativa privada a investir neste setor. No Golfo da Venezuela e nas Ilhas Monges, dada a existência, na península Guajira, de lençóis petrolíferos, cujas reservas são 2 vezes maiores que as do Lago Maracaibo, o que já movimentou as grandes companhias estrangeiras de petróleo, é natural que a Venezuela e a Colômbia, dispensem uma atenção especial ao assunto pois ele afeta a respectiva zona de influência e quiçá a própria soberania de ambos os países.

Já com apoio da Colômbia, o grupo de 9 países latino-americanos (Argentina, Uruguai, Brasil, Chile, Peru, Equador, Panamá, Nicarágua e El Salvador), que estendeu o Mar Territorial a 200 milhas e considera como integrada a seu território a Plataforma Continental, nada pôde fazer para impedir, ainda há pouco, a assinatura do Acordo URSS-USA, que proíbe o uso de armas atômicas no fundo do mar, firmado em Genebra, por ocasião da Conferência do Desarmamento.

Diante desse panorama aquático e dada a existência real ou em potencial de tantos recursos, tratou o Brasil de expandir a sua frota de guerra ou mercante para atender às contingências de exploração industrial ou simplesmente para submeter a controle um patrimônio cujo valor ainda não foi devidamente fixado.

Neste sentido, encomendou à Inglaterra 6 destróieres, no valor de 118 milhões de libras esterlinas, Modelo Mark-10, na Companhia de Construção Naval Vesper Thornycroft, barcos esses de patrulhamento e anti-submarinos. Essa expansão se estende à FRONAPE (navios-tanques comprados pela PETROBRÁS), e à Marinha Mercante brasileira (cuja tonelagem, 1,2 milhões, ou seja 26,1 do total da frota mercante na América Latina (4,6 milhões), está longe de alcançar a Libéria (29,2 milhões de toneladas, na base da terceira bandeira), ou então o Japão (23,4 milhões), sem dúvida, a primeira frota mundial.

Como está marcada para princípio de 1973 nova Conferência sobre Direito Marítimo, é de se supor que o Governo brasileiro proponha uma reformulação completa do estipulado nas Convenções de 1958 e 1960, particularmente no que se refere ao Mar Territorial e à Plataforma Continental, com o fim de harmonizar a conceituação jurídica com a realidade geográfica, em atenção à legislação brasileira vigente. Não será fácil dominar essa dualidade formal, pois a omissão em determinar a largura do Mar Territorial foi preconcebida, uma vez que não é do interesse dos países de maior desenvolvimento em fixá-la, preferindo por isso deixar essa questão em suspenso, ou melhor, no terreno das conjecturas.

Mas como a situação hoje, pelo menos para o Brasil, é bem diversa à de 1958, porquanto a América do Sul forma um todo e se pronunciou a favor de uma extensão marítima, não reconhecida formalmente pelos demais países, a oposição ao **statu quo** será certamente mais forte. Ato unilateral ou não, a decisão tomada é dispositivo de lei que deve ser agora cumprido.

Por injunções de ordem geopolítica, num movimento que visa apenas o resguardo dos interesses nacionais "cresceu o País". Na terra, entrecorta-se o Brasil de estradas de rodagem, e no mar, estende-se a faixa marítima a 200 milhas com vistas, em ambos os casos, a aproveitar o que existe em matéria de recursos de natureza vegetal, mineral ou animal, sobre e sob o solo terrestre e aquático. Esse paralelismo tem um significado todo especial, pois vem dar um novo colorido à vida do País.

Mas sem esse espírito de aventura, caso não se tentasse imitar o arrojo dos descobridores ou a coragem dos bandeirantes e dos participantes das entradas na época colonial, em que as facilidades do acesso ao interior praticamente não existiam, pouco se incomodando os colonizadores dos obstáculos com que se defrontavam, e que, por mais paradoxal que seja, até hoje existem, teria esse País, por acaso, assegurado essa moldura geográfica, conquistada pela insistência e o espírito combativo do lusitano, à custa de uma ocupação efetiva, embora desordenada, baseada no usucapião, ou seja, o **uti possidetis de facto**, que passaria a ser, por longos anos, a diretriz básica da política exterior brasileira.

Pecaria por omissão a geração de hoje, tumultuada por uma profunda transformação tecnológica e científica, se deixasse de aceitar semelhante desafio. Contradizendo todos os

prolegômenos da economia clássica e consciente das peculiaridades nacionais, resolveu o povo brasileiro rasgar essa imensidão territorial, passando por cima de qualquer consideração, pois entendeu que os males existentes não são causa e sim efeito de um **statu quo** que não é mais possível manter.

Com essa dilatação de fronteiras internas e externas, vai o Brasil se expandindo em todos os planos e reflete assim a real imagem do país-continente. Resta agora provar que é lícito superar a curto prazo todas essas limitações sócio-econômicas com um pouco de coragem, persistência, iniciativa própria e sobretudo vontade de vencer, pois só esse desejo, prova de civismo, serve de garantia a qualquer iniciativa e é meio caminho andado em prol da vitória. Essa dose de otimismo própria do brasileiro, que por índole ainda é bastante infenso a planejamento (sistema de trabalho que felizmente, já deitou raízes na elaboração de qualquer programa, oficial ou não), preferindo ele dar asa a sua intuição congênita, conhecida no linguajar do povo por **jeito**, tendência essa que merece sérias restrições, pois revela falta de organização e influi na correta apreciação de determinada situação, o que dá margem a eventuais erros de cálculo e julgamento, mas tem o mérito, entretanto, de não prender-se a uma padronização demasiado rígida, que não faz senão entorpecer a dinâmica da vida moderna, e talvez esteja precisamente nessa maneira **sui generis** de focalizar os problemas nacionais, miscigenação cabocla e tipicamente nossa, a razão de ser o seu sucesso.

Terceira dimensão adquiriu, pois, a configuração geográfica do País, porquanto, com essa projeção para o interior e para o exterior, perderam as fronteiras seu tradicional significado político, qual seja, o de barreira jurisdicional entre dois ou mais Estados, ou então, de indicador do traçado que delimita a soberania marítima do Estado ribeirinho. Assim é que, abandonando a clássica tipologia, fronteiras, tidas por mortas, deixaram por força de motivações sócio-econômicas o estado letárgico em que se encontravam, vivificando do dia para a noite os longínquos confins desse enorme espaço terrestre e aquático brasileiro, antes nunca assinalados, e que passaram a ser tópicos de manchete de jornais ou revistas. Apesar de existir uma possibilidade de eventual choque de interesses, cabe reconhecer que essa iniciativa, hábil manobra de alcance político, concebida que foi depois de minucioso exame de situação, criou, um clima especial para o diálogo, pois apesar de se estar vivendo uma época dominada por assombroso pro-

gresso tecnológico que alterou de vez todas as regras de jogo, os países se vêem, ainda assim, teoricamente falando, na obrigação de equacionar seus objetivos nacionais em base regional ou internacional. Embora desconhecida, na prática, essa realidade, porquanto as relações de poder se fundam em fatores de ordem econômica e social, ou argumentos de força, e são eles que estabelecem, de fato, as diretrizes de ação política, não resta a cada parte outra alternativa senão a de examinar a situação como melhor lhe parecer e decidir, no final, de forma que seus interesses imediatos sejam resguardados, atuação essa que se realiza dentro de um quadro aparente de composição e harmonia de forças entre as nações.

O certo é que a construção da Transamazônica e a extensão do Mar Territorial a 200 milhas, retrato fiel dessa situação ou, talvez, a própria reação a esse **statu quo**, motivaram, no foro interno e externo, muitos **prós e contras**, e que é natural, mas à vista de fato consumado, essa oposição é simplesmente desprezível.

Assumi o Brasil a atitude que lhe competia, e ao crescer o País em área útil e soberana, não será exagero asseverar que essa "revisão de fronteiras **sui generis**", não feriu direitos de terceiros, caso único na história. **Por dentro**, alargou a faixa de ocupação efetiva e ao assim proceder, **denunciou**, de fato, um **Segundo Tratado de Tordesilhas imaginário**, cuja vigência não tinha mais cabimento neste século XX, e assim não se fez senão seguir o exemplo valoroso de nossos antepassados lusitanos, pois ao recuar a "linha divisória econômica e social" para as bandas das antigas possessões espanholas, quis o Brasil demonstrar o seu propósito de estender o processo de desenvolvimento regional a seus vizinhos limítrofes. **Por fora**, numa atitude corajosa, reafirmou a sua soberania, à semelhança dos demais países da América do Sul, numa área que não mais podia ficar abandonada ou entregue ao capricho e arbítrio de quem quer que fosse, mormente quando os interesses do País estavam sendo sacrificados.

Essas considerações finais em torno de um processo de expansão de limites levam, sem querer, a ventilar, a título de sugestão, um problema congênere, qual seja, o da Antártida, pois já que o País está nessa aventura bandeirante, é o caso de perguntar se não é do seu interesse imediato definir, de forma adequada, a sua posição no que diz respeito ao VI Continente. O Governo, aliás, parece não estar alheio ao assunto, haja vista a inserção do Mapa da Antártida no Atlas Histórico Escolar do MEC, relacionando informalmente o Bra-

sil àquela frígida Região, o que motivou o ilustre Deputado Eurípedes Cardoso de Menezes, estudioso do assunto, a pronunciar-se a respeito no Congresso Nacional. Tudo leva a crer que essas horas, nos meios oficiais, já se esteja cogitando do **modus faciendi** mais apropriado para abordar um tema de grande atualidade e cujo desenvolvimento o Brasil, para não ficar isolado, tem todo o interesse em acompanhar de perto, pois é do conhecimento geral que essa longínqua "terra de ninguém" esconde em seu bojo riquezas minerais, como o urânio, valioso elemento na ativação do progresso industrial pela energia nuclear. No **approach** da questão, tendo-se em vista o Tratado da Antártida (Washington, 1959), não é difícil imaginar fórmulas que permitam ao Governo participar do exame de um problema cujas implicações de ordem política, econômica e social ainda não foram devidamente equacionadas, embora não sejam poucos os países (12) que, há muito, se valem de um uso-capião **sui generis** (recurso de que o Brasil tem uma experiência histórica) para justificar, num futuro próximo, eventual título de propriedade. Pelo visto, não se trata de um romance de ficção e não procede o argumento de que o País, por estar envolvido na solução de seus problemas internos, seja esse assunto relegado a um plano secundário. A jornada é longa, mas para quem cruzou o País numa reta transversal de mais de 5 mil km, essa viagem não há de assustar o brasileiro, pois não passa de outro capítulo de nossa política fronteiriça.

BIBLIOGRAFIA

- 1) Atualidade Estatística do Brasil — 1970 — Fundação IBGE — Rio; 1969;
- 2) Geografia do Brasil — Mário de Veiga Cabral — 2 Vol. Livraria Jacinto — Edição A Noite — Rio, 1945;
- 3) Panorama Regional do Brasil — Fundação IBGE — Rio, 1969;
- 4) Dicionário Geológico-Geomorfológico — Antônio Teixeira Guerra — IBGE — Rio, 1969;
- 5) Dicionário Geográfico Brasileiro — Editora O Globo — Porto Alegre, 1967;
- 6) Almanaque de Seleções 1971 — Edição Ypiranga S.A. — Rio, 1970;
- 7) Constituição do Brasil — (Emenda Constitucional nº 1, de 17/10/69) Editora Mandarin — Rio, 1969;
- 8) Transamazônica — Solução para 2001 — Alberto Tamer — Apec Editora — Rio, 1970;
- 9) Novo "Paisagens do Brasil" — IBGE — Rio, 1968;
- 10) Educação não é Privilégio — Anísio Teixeira — Companhia Editora Nacional — São Paulo, 1968;

- 11) *Traité de Droit International Public* — Volume I e II — Hildebrando Accioly — Recueil Sirey, Paris — 1940;
- 12) *A Nova Política de Fronteiras* — MRE — Serviço de Publicações — Rio, 1967;
- 13) *A Cartografia Política do Barão do Rio Branco* — Embaixador Mário Gibson Barboza — MRE — Serviço de Publicações — 1970;
- 14) *A Margem da História — Contrastes e Confrontos* — Euclides da Cunha — Rio, 1942;
- 15) *A Transamazônica e a Cuiabá—Santarém* — Ministério do Interior — (SUDAM) Belém, 1970;
- 16) *SUDAM* — Revista Ano I — Setembro — Belém, 1970;
- 17) *Carreteras Transamazônicas* — Ministério dos Transportes — Montreal, 1970;
- 18) *O Papel da Rodovia no Desenvolvimento da Amazônia* — Elizeu Rezende — DNER — Rio, 1969;
- 19) *Transamazônica* — Mário Andrezza — Ministério dos Transportes — 1970;
- 20) *A Amazônia e a Cobiça Internacional* — Arthur César Ferreira Reis — Gráfica Record Editora — Rio, 1968;
- 21) *A Transamazônica — Prós e Contras* — Osny Duarte Pereira — Civilização Brasileira — Rio; 1971;
- 22) *Transamazônica* — Fernando Moreira — Ricardo Gontijo — Roberto de Oliveira Campos — Editora Brasileira — Rio, 1970;
- 23) *Geopolítica do Brasil* — General Golbery do Couto e Silva — Livraria José Olympio Editora — Rio, 1967;
- 24) *Desafio do Mar* — Paulo Moreira da Silva — Editora Sabiá — Rio, 1970;
- 25) *Mar Territorial e Marinha de Guerra* — Senador Vasconcelos Torres — Brasília, 1970;
- 26) *Subsídios à Regionalização* — IBGE — Rio, 1968;
- 27) *Questão do Aproveitamento dos Recursos do Fundo do Mar* — MRE — Rio, 1969;
- 28) *Amazônia — Nova Dimensão do Brasil* — Amélia Martelli — Editora Vozes Ltda. — Rio, 1969;
- 29) *Fronteiras do Brasil — Delimitação e Demarcação* — CBDL — 2ª Divisão — Rio, 1964;
- 30) *Fronteiras do Brasil* — CBDL — 2ª Divisão — Rio, 1969;
- 31) *Rodovia Belém—Brasília* — Orlando Valverde — Catharina Vergolino Dias — IBGE — Rio, 1967;
- 32) *Limites do Brasil na Amazônia — Densificação Demográfica e Economia das Fronteiras — Ação do Exército, Marinha e Aeronáutica* — Embaixador Álvaro Teixeira Soares — Rio, 1969;
- 33) *Amazônia e SUDAM* — Ministério do Interior — SUDAM — Belém, 1970;
- 34) *SUDAM* — Documenta — SUDAM — Belém, julho 1970;
- 35) *SUDAM* — Regimento Interior — Belém, 1970;

- 36) Decreto-lei 756 — 11/8/68 (Dispõe sobre a Valorização da Amazônia, e dá outras providências) — SUDAM — Belém, 1970;
- 37) As Fronteiras — Coronel Fidélis Chaves Silveira — Escola de Comando e Estado-Maior do Exército — Rio, 1968;
- 38) Populações Brasileiras — F. M. Salzano e M. M. Freire Maia — Companhia Editora Nacional — São Paulo, 1967;
- 39) Livro dos Transportes — Dinah Silveira de Queiroz — Ministério dos Transportes — Rio, 1970;
- 40) Mar Territorial — Celso de Albuquerque Melo — Freitas Bastos — Rio, 1965;
- 41) Plataforma Continental — Celso de Albuquerque Melo — Freitas Bastos — Rio, 1965;
- 42) Recursos Naturais do Brasil — Antônio Teixeira Guerra — IBGE — Rio, 1969;
- 43) O Desafio Japonês — Hakan Hedberg — Lia Editora S.A. — Rio, 1970;
- 44) O Desafio Brasileiro — Murilo Melo Filho — Editora Bloch — Rio, 1970;
- 45) Índios do Brasil — Júlio César Melatti — Coordenada Editora de Brasília — Brasília, 1970;
- 46) Amazônia — Legislação Desenvolvimentista — Ministério do Interior — Banco da Amazônia — Belém, 1969;
- 47) História do Brasil — Hélio Vianna — Editora Melhoramentos — Rio, 1967;
- 48) Paisagens e Problemas do Brasil — Manoel Correia de Andrade — Editora Brasiliense — Rio, 1968;
- 49) História Econômica e Geral do Brasil — R. Haddock Lobo — Atlas Editora — Rio, 1967;
- 50) Organização Social e Política do Brasil — Delgado de Carvalho — Distribuidora Record — Rio, 1967;
- 51) O Valor do Pensamento Positivo — Norman Vicent Peale — Cultrix Editora — São Paulo, 1964;
- 52) Caminhos do Desenvolvimento — Antônio Dias Leite — Zahar Editora — Rio, 1966;
- 53) Grande Enciclopédia da Amazônia — 6 Vol. Amel Editora — Belém, 1969;
- 54) Para além dos Bandeirantes — Raul Silveira de Mello — Biblioteca do Ministério do Exército — Rio, 1968;
- 55) International Relations — Robert Strauss Jupé e Stefan Posseny Mac Gray Mill Co. — Nova Iorque, 1954;
- 56) Politics among Nations — Hans Mergenthau — Alfred A. Knopf — Nova Iorque; 1954;
- 57) A Economia do Subdesenvolvimento — Vários — Editora Forense — Rio, 1969;
- 58) Revolução — Evolução — AERP — Brasília, 1970;
- 59) Jogo da Verdade — Presidente Emílio Garrastazu Médici — AERP — Brasília, 1970;

- 60) Aspectos Quantitativos do Desenvolvimento Econômico — Simon Kuznets — Editora Forense — Rio, 1970;
- 61) Planificação — Desafio do Século XX — Maurício Tragtenberg — Editora Senzala — Rio, 1967;
- 62) Desenvolvimento Econômico — Geraldo M. Meier e Robert E. Paldwin — Editora Mestre Jou — São Paulo, 1968;
- 63) Sociologia do Desenvolvimento — Vários — Editora Zahar — Rio, 1967;
- 64) Dicionário de Termos Geográficos — Everton Florenzano — Freitas Bastos — Rio, 1961;
- 65) Tipos e Aspectos do Brasil — Fundação IBGE — Rio, 1970;
- 66) Curso de Conhecimentos e Informações sobre Cartografia — 3 Vol. Conselho Federal de Cultura — Rio, 1969;
- 67) História das Fronteiras do Brasil — Hélio Vianna — Biblioteca do Exército — Rio, 1947;
- 68) Auguste, Barry B. L. — The Continental Shelf — The Practice and Policy of the Latin American States with special reference to Chile, Ecuador and Peru, 1960;
- 69) Ministério da Marinha — Estado-Maior da Armada — Subchefia de Informações (M-21) — Informação Especial n.º 1, 1963 — A Pesca da Lagosta — Aspectos Jurídicos;
- 70) Ministério das Relações Exteriores — Departamento Político e Cultural — Divisão Política — Documentos VIII — Plataforma Submarina — Serviço de Publicações, 1951;
- 71) História Diplomática do Brasil — Hélio Vianna — Edições Melhoramentos — Rio, 1961;
- 72) Fronteiras e Fronteiros — Castilho Goycochêa — Companhia Editora Nacional — 1943;
- 73) Gusmão, Bolívar e o Princípio do "Uti Possidetis" — João Gualberto de Oliveira — São Paulo; 1958;
- 74) Formação Histórica do Brasil — J. Pandiá Calogeras — Companhia Editora Nacional — São Paulo, 1945;
- 75) Cartografia General — Erwin Raisz — Ediciones Omega S.A. — Barcelona, 1966;
- 76) Projeção Continental do Brasil — Coronel Mário Travassos — Companhia Editora Nacional — São Paulo, 1938;
- 77) Fronteiras do Brasil no Regime Colonial — José Carlos de Macedo Soares — Livraria José Olympio Editora — Rio, 1931;
- 78) Amazônia, Paraíso e Inferno — Renato Ignácio da Silva — Biblioteca do Exército Editora — Rio, 1970;
- 79) Estudos de Problemas Brasileiros — Vários — Biblioteca do Exército Editora — Rio, 1971;
- 80) Princípios de Educação Moral e Cívica — Amaral Fontoura — Gráfica Aurora Ltda. — Rio, 1970;
- 81) A Textbook of Economics — J. L. Hanson — Macdonald and Evans Ltda. — London, 1966;

- 82) Economia da Educação — John Vaizey — Ibrasa — São Paulo, 1968;
- 83) O Valor Econômico da Educação — Theodore W. Schultz — Zahar Editores — Rio, 1967;
- 84) Educação e Desenvolvimento Econômico — C. E. Beeby — Zahar Editores — Rio, 1967;
- 85) The State in Catholic Thought — Henrich A. Rommen — Herder Book Co. — London, 1965;
- 86) Desafio da Tecnologia — A. Nogueira de Faria — Distribuidora Record — Rio, 1969;
- 87) Terra Encharcada — Jarbas Gonçalves Passarinho — Sá Cavalcante Editores — Rio, 1970;
- 88) Integração da Faixa de Fronteiras no Processo de Desenvolvimento Nacional e dos Países Limítrofes. Fronteiras terrestres, marítimas e aéreas. Considerações gerais — Paulus da Silva Castro — Brasília, 1970;
- 89) Limites e Demarcação na Amazônia Brasileira — Arthur César Ferreira Reis — Gráfica Record Editora — Rio, 1968;
- 90) Droit International Public — Charles Rousseau — Librairie du Recueil Sirey — Paris, 1953;
- 91) Brasil 2001 — Mário Henrique Simonsen — Apec 2 — Rio, 1969;
- 92) Grande Região Centro-Oeste — IBGE — Rio, 1968;
- 93) Grande Região Norte — IBGE — Rio, 1969;

Revistas:

- 94) A SUDAM bibliografa — Ministério do Interior — Belém, 1971;
- 95) SUDAM em Revista — Ano I — nº 3/4 — Novembro/Dezembro — Belém, 1970;
- 96) SUDAM em Revista — Edição Especial — Belém, 1970;
- 97) Brasil — Séries Estatísticas Retrospectivas — IBGE — Rio, 1970;
- 98) Anuário Estatístico dos Transportes — Ministério dos Transportes — Rio, 1970;
- 99) Estimativas de População para os Municípios Brasileiros — IBGE — Rio, 1970;
- 100) Estatuto dos Estrangeiros (Decreto-lei nº 941, de 13-10-69 e Decreto nº 66.698, de 11-6-70) — Departamento de Imprensa Nacional — Rio, 1970;
- 101) Boletim da Sociedade Brasileira de Direito Internacional — o Brasil, o Direito Internacional Americano e o "Utī Possidetis" — Paulus da Silva Castro — Janeiro/Junho — Ano IV — nº 7 — Rio, 1948;
- 102) Revista Brasileira de Política Internacional — Ano IV, nº 15, Setembro de 1961 — IBGE — Rio, 1961;
- 103) Revista Brasileira de Política Internacional — Ano XII — Nºs 47/48 — Setembro/Dezembro — IBGE — Rio, 1961;
- 104) Revista do Clube Militar nº 181 — Ano 44 — Dezembro de 1970 — Rio, 1970;
- 105) Revista ADISMAR — nº 2 — 1970; Ano II — nº 3 — 1970, Ano II;

- 106) Revista Brasileira de Política Internacional — Fundo do Mar — nº 47/48 — Ano XII — Setembro — Rio, 1969;
- 107) Revista Marítima Brasileira — Nºs 10, 11 e 12 — Ano XC — Outubro, Novembro e Dezembro de 1970 — Rio, 1970;

Mapas:

- 108) Pacific Ocean Floor — The National Geographic Society — October 1969;
- 109) Atlantic Ocean — The National Geographic Society — June, 1968;
- 110) Sistema Rodoviário Federal — Ministério dos Transportes — 1970;
- 111) Plantas da Rodovia Belém—Brasília — SPVEA — RODOBRÁS;
- 112) Antarctica — The National Geographic Society — October, 1969;
- 113) Carta de Pesca (Recife — Salvador) nº 23.500 — DHN — Ministério da Marinha — Rio, 1970;
- 114) Carta de Pilotagem Estratégica (Oceano Atlântico) — nº 13.001 — DHN — Ministério da Marinha — Rio, 1970;
- 115) Carta do Brasil (Costa e Ilhas ao largo) nº 1 — DHN — Ministério da Marinha — Rio, 1956;
- 116) Atlas Histórico Escolar — MEC — Rio, 1970;
- 117) Região Setentrional do Brasil — CBDL — 1ª Divisão — Belém, 1970.

