

## **VISITA AO NAVIO DE PESQUISA HIDROCEANOGRÁFICO “VITAL DE OLIVEIRA”**

*Palavras do Ministro de Estado da Defesa, Raul Jungmann, na visita ao Navio de Pesquisa Hidroceanográfico “Vital de Oliveira”*

**Rio de Janeiro, 04 de dezembro de 2016**

Senhoras e senhores,

A missão com que zarpa este Navio é de extrema importância para o Brasil, em duas vertentes. A primeira relaciona-se à pesquisa científica e questão ambiental e a segunda, ao aspecto da soberania nacional e dos interesses do País.

Do ponto de vista ambiental, os pesquisadores aqui embarcados levantarão dados sobre correntes marítimas, das quais depende, em grande medida, o equilíbrio do clima na face da terra. O desequilíbrio dessas correntes pode levar a situações ou manifestações extremas, como os furacões, as tempestades, os maremotos.

O aquecimento do clima pode levar a desertificação, que já vem acontecendo, particularmente no Nordeste, e também o desequilíbrio entre as espécies, pois elas dependem desse equilíbrio para se reproduzirem ou não. E muitas vezes levando a migração de uma espécie para outro bioma, e com isso, muitas vezes, destruindo o equilíbrio anteriormente estabelecido.

Então, esta missão, sob o aspecto científico, ela é importante para o Brasil.

Nós vamos ter um maior conhecimento em termos do Atlântico Sul, do seu bioma, vamos ter um conhecimento melhor a respeito dos recursos minerais que se encontram dentro da faixa de Vitória até Trindade e outras pesquisas mais – a água, o gás carbônico presente, a biomassa existente – e outras coisas mais que podem ser feitas.

Há uma outra vertente, para a qual eu chamo a atenção, que é a vertente da soberania e da defesa nacional.

Os senhores já ouviram falar que nós temos basicamente três grandes faixas, digamos assim, juridicamente, como é conhecido internacionalmente:

A primeira, são as águas territoriais, que têm uma extensão de 12 milhas náuticas; a segunda é a Zona Econômica Exclusiva e a terceira, a respeito da qual os senhores vão pesquisar e procurar estabelecer um limite, é a Plataforma Continental.

Essa divisão vem de muito longe, mas foram fixadas, sobretudo, na Jamaica, na Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 1982.

Se nós fossemos no tempo voltar atrás, os primeiros conceitos a respeito do mar e sua territorialização, se assim se pode dizer, de sua juridicidade, de quem tinha direito a quê, começa quando os romanos, entre 30 a.C. até mais ou menos 117 d.C., 120 d.C., eles dominaram todo o perímetro do Mediterrâneo. É o momento do auge, da expansão em termos

territoriais do Império Romano. E eles então diziam que o Mediterrâneo era o Mare Nostrum, porque quando eles tinham o controle dos dois lados, tanto do norte da África como evidentemente do outro lado, quando eles tinham também aonde hoje nós chamamos hoje de Oriente Médio, e eles tinham exatamente a oeste também o controle das Costas de Espanha, que hoje chamamos de Espanha, que antes chamava-se juntamente com a França e (Bulgária), eles então diziam – esse é o Mare Nostrum, esse é o “mar nosso”.

Posteriormente, entre os séculos XVI e XVII, vai surgir outro conceito, que é o conceito do chamado Mare Clausum, que é “o mar fechado à dois”, só um poderia ter, de fato, a propriedade daquela massa, e evidentemente, integralmente.

O século XVI e século XVII foram os séculos de grande expansão e dos descobrimentos, capitaneados por Portugal e por Espanha. Vocês devem se lembrar do chamado Acordo de Tordesilhas, de 1494.

Este acordo, em certa medida, estabelecia limites do que seria e foi reafirmado entre as duas potências marítimas da época, Portugal e Espanha, esse Mare Clausum, em Tordesilhas, a leste seria Portugal e a oeste seria Espanha. E isto foi muito contestado pelos franceses, pelos holandeses e depois pelos britânicos.

Em 1603 uma corveta, um navio português, o Santa Catarina, foi apreendido pelos holandeses, o que gerou uma grande querela, pois teria sido apreendido um navio português no eles que conheciam como o seu Mare Clausum.

Os holandeses então contrataram um jurista que se tornou famosíssimo, um jovem chamado Hugo Grotius, que vai fazer a obra seminal e que, de certa forma, condicionou o que veio depois, aquela foi uma obra antecipatória, que é o Mare Liberum, ou seja, “o mar livre”; que tem a ver com a expansão do mercantilismo, que tem a ver obviamente com os interesses tanto dos Países Baixos (hoje conhecido como Holanda), mas também da Inglaterra, de que o mar fosse livre para aquilo que chamavam de “expansão do mercantilismo”. E isso será contestado evidentemente por Portugal. O Frei Serafim de Freitas vai escrever um livro contestando tudo isso.

E essa questão, eu diria que em termos modernos, termina estabelecido em 1702, quando um cidadão chamado Cornelius van Bynkershoek ele publicou uma obra chamada De Dominio Maris, que reconhece exatamente as águas territoriais, cuja distância seria a capacidade de um tiro de canhão, que seria algo em torno exatamente dessas 12 milhas náuticas. A Zona Econômica Exclusiva vem depois.

Já em 1970, antes mesmo das convenções das Nações Unidas de Direitos do Mar, o Brasil já se antecipou e estabeleceu as 200 milhas como sua Zona Econômica Exclusiva, que foi depois devidamente reconhecida, não de uma maneira absolutamente sem contestação e sem conflito, mas representou uma enorme expansão de 3,6 mil km<sup>2</sup>. É exatamente a nossa Zona Econômica Exclusiva.

E dizer Zona Econômica Exclusiva significa dizer que nós temos direitos sobre a massa oceânica que lá se encontra sob seu solo e sob seu subsolo, o que é importantíssimo, o que é decisivo.

Já em 1982 se falava da Plataforma, e o Brasil então começa a fazer todos os estudos para estabelecer o limite externo da nossa Plataforma.

Quando nós enviamos o primeiro relatório, nós conquistamos 288 mil km<sup>2</sup> a norte e 531 mil km<sup>2</sup> ao sul. Mas 200 mil km<sup>2</sup>, estes os senhores vão exatamente agora pesquisar e procurar estabelecer o seu limite para buscar o reconhecimento pela Comissão de Limites da

Plataforma Continental da ONU. A tarefa que nós estamos cumprindo agora é exatamente levantar essa área contestada.

Isso é importantíssimo e eu lembrava anteriormente que em 1895 a Inglaterra tomou Trindade. A Ilha da Trindade, o nosso ponto extremo oriental, já foi tomada pela Inglaterra, que queria estabelecer um cabo oceânico (um cabo de comunicação como se fazia via telégrafo), e ela (Inglaterra) alegando que era inabitada tomou Trindade.

O Brasil teve firmeza, não aceitou o arbitramento – e país algum soberano aceita arbitramento em questões que são decisivas para ele –, e assim entendida a questão de Tordesilhas, aceitando uma negociação de não arbitramento. E a Inglaterra, vendo que, inclusive, em termos econômicos, aquela Ilha de Trindade não era a melhor trajetória e também pela firme contraposição brasileira, recuou, e Trindade permanece sob nossa soberania, o que é importantíssimo, o que é decisivo para estender nossos limites, a nossa soberania até estes limites, que é de aproximadamente 1500 km.

Há uma coisa nisso tudo, que como vem do passado nos anima, e eu queria falar um pouquinho para os senhores de quem foi Manoel Vital de Oliveira, que dá o nome exatamente a esse navio.

Manoel Vital de Oliveira é natural de Recife, a minha cidade, de Pernambuco, quando nasceu em 28 de setembro de 1829.

Muito cedo ele entra para a Marinha e muito cedo lhe são acometidas tarefas extremamente responsáveis, ele se torna um hidrógrafo, um oceanauta ou oceanógrafo, ele faz vários reconhecimentos em termos da costa do Nordeste, faz da embocadura do Rio Meriti e, tem um episódio interessante na história dele, que a ele é acometido a trazer da Inglaterra, usando o Atlântico Sul, um navio que foi construído para navegar em rios. Atravessar com o navio com toda a sua concepção e a sua engenharia o Atlântico Sul naquela época, com aquela tecnologia, atravessar o Atlântico Sul com um navio desenvolvido exatamente para batalhas fluviais, os senhores imaginam o que foi isso.

E eis que quando ele chega à costa de Pernambuco uma tremenda tormenta se abre, ao ponto em que ele manda toda a sua tripulação ir para os escaleres e fica sozinho no tombadilho, apenas esperando o momento em que teria que mandar cortar os cordames e os escaleres desceriam, mas ele permaneceria a frente do navio que chamava-se, talvez ironicamente, *Nêmesis*. Mas ele sobrevive, com a graça de Deus, com a sua tranquilidade e a sua coragem.

Em 1867, no dia 2 de fevereiro, esse bravo brasileiro, que antes disso, o Império tinha acometido a ele fazer todo o reconhecimento da costa brasileira, o senhor Manoel Vital de Oliveira, vai justamente com esse navio, o *Nêmesis*, então rebatizado de “*Silviano*”, em nome a um herói que tinha tombado num posto de honra, um Tenente no Encouraçado Rio de Janeiro algum tempo antes. Ele então se desloca para frente de batalha na Guerra do Paraguai.

E ele então participa da parte naval da Batalha de Curupaiti e, por volta das 6h da manhã, como diz a história, ele então dispara os canhões do navio que ele comandava, o comando da frota pertencia ao Almirante Elizario Alvim, que o cumprimenta quando ele recebe fogo adversário, que cumprimenta o seu batismo de fogo. E ele, cavalheirescamente cumprimenta, agradece e continua intrépido na batalha, até que um outro tiro disparado pelo inimigo destrói a chaminé e um estilhaço decepa a sua mão e um outro o fere no coração mortalmente.

Essa história do nome de batismo desse navio é uma história de coragem, é uma história que reúne tanto os aspectos da defesa e da soberania quanto o aspecto da ciência, da hidroceanografia, de tudo isso que enfim essa missão hoje representa.

Então não há melhor nome, não há melhor lembrança que se possa ter da coragem de um marinheiro, da coragem de um homem que unia em si tanto a pesquisa como a defesa e a soberania do país.

Então, por tudo isso, e é com esse espírito, tanto da pesquisa científica como também da defesa da soberania brasileira, que a nossa Marinha do Brasil, aliás, decisiva, para que nós tenhamos hoje não só os direitos do mar que nós temos, mas esse território e limites que aí estão, e foram em grande medida, em larga medida, assegurados durante o Império, durante a República, durante a fixação dos limites que o Chanceler Rio Branco defendeu, foram assegurados pela projeção e pela força da Marinha do Brasil.

Então, o país deve, a nação deve à Marinha do Brasil exatamente esse papel que ao longo da história representou a garantia da nossa unidade, do nosso território, da nossa paz que nós vivemos hoje.

Por isso, é que eu saúdo vocês, por esta missão que vocês vão realizar, tão importante para o Brasil e, por tantas e tantas vezes, tão importante para todo o mundo.

E saudá-los é saudar, sobretudo, o Comandante Leal Ferreira, que reúne em si as melhores qualidades que se possa ter em um comandante militar, em um cidadão, em um homem comprometido, de bravura, e em particular, de doação à causa do Brasil, à causa da Marinha.

Por isso, parabéns a vocês e sucesso!

Tenho a certeza que vocês trarão na volta aquilo que hoje é esperança, os melhores resultados para o Brasil, para a ciência e para o mundo.

Parabéns a todos vocês, boa viagem e bom retorno.

Muito obrigado.