

**A ECONOMIA DO MAR NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL: DISCUSSÃO DE  
MODELOS INTERNACIONAIS E A AMAZÔNIA AZUL**

***LA ECONOMÍA DEL MAR EN EL DESARROLLO REGIONAL: DEBATE SOBRE LOS  
MODELOS INTERNACIONALES Y LA AMAZONIA AZUL***

***THE ECONOMY OF THE SEA IN REGIONAL DEVELOPMENT: DISCUSSION OF  
INTERNATIONAL MODELS AND THE BLUE AMAZON***



Paula Gomes MOREIRA<sup>1</sup>  
e-mail:paulagmri@gmail.com

**Como referenciar este artigo:**

MOREIRA, P. G. A Economia do Mar no Desenvolvimento Regional: Discussão de modelos internacionais e a Amazônia Azul. *Rev. Cadernos de Campo*, Araraquara, v. 23, n. 00, e023002, 2023. e-ISSN: 2359-2419. DOI: <https://doi.org/10.47284/cdc.v23i00.16973>



| Submetido em: 23/08/2022  
| Revisões requeridas em: 25/09/2022  
| Aprovado em: 10/10/2022  
| Publicado em: 18/07/2023

---

**Editora:** Profa. Dra. Maria Teresa Miceli Kerbauy

---

<sup>1</sup> Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília – DF – Brasil. Pesquisadora bolsista no Projeto Fronteiras do Brasil, da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (DIRUR).

---

**RESUMO:** O presente artigo apresenta exemplos de países mencionados na literatura especializada que criaram planos de aproveitamento do mar como um instrumento econômico para promover o desenvolvimento regional. Inicialmente, é discutida a economia marítima, descrevendo seus componentes e os conceitos que a definem, tanto do ponto de vista governamental quanto de organismos multilaterais internacionais e outros. Em seguida, são apresentados estudos de caso de governos independentes e estratégias conjuntas que, a partir da economia do mar, criaram clusters de desenvolvimento regional. A seção final destaca como o governo brasileiro aproveita os recursos marítimos e como a Amazônia Azul possui potencial para contribuir para o desenvolvimento econômico, seguindo os modelos apresentados.

**PALAVRAS-CHAVE:** Relações Econômicas Internacionais. Economia do Mar. Desenvolvimento Regional. Cluster. Amazônia Azul.

***RESUMEN:** El presente artículo enumera ejemplos de países, disponibles en la literatura especializada, cuyos gobiernos han creado planes para aprovechar el mar como instrumento económico para promover el desarrollo regional. Inicialmente, se hace la discusión de la economía marítima, a través de la descripción de lo que la compone, seguida de los conceptos que la definen, desde el punto de vista gubernamental, de organismos multilaterales internacionales y otros. A partir de ahí, se presentan estudios de casos, de gobiernos independientes y estrategias conjuntas que, desde la economía del mar, han creado clusters de desarrollo regional. La sección final muestra cómo el gobierno brasileño ha aprovechado los recursos del mar y cómo la Amazonía Azul tiene potencial para contribuir al desarrollo económico, según los modelos presentados.*

***PALABRAS CLAVE:** Relaciones Económicas Internacionales. Economía del Mar. Desarrollo Regional. Cluster. Amazonia Azul.*

***ABSTRACT:** This article presents examples of countries mentioned in the specialized literature that have created plans to harness the sea as an economic instrument to promote regional development. Initially, the maritime economy is discussed, describing its components and the concepts that define it from governmental and international multilateral organizations' perspectives. Subsequently, case studies of independent governments and joint strategies are presented, which, based on the maritime economy, have created clusters of regional development. The final section highlights how the Brazilian government harnesses marine resources and how the Blue Amazon has the potential to contribute to economic growth, following the presented models.*

***KEYWORDS:** International Economic Relations. Economy of the Sea. Regional Development. Cluster. Blue Amazon.*

## Introdução

Em 2004, o termo “Amazônia Azul” foi cunhado mediante a comparação das propriedades desse espaço com as do território amazônico, localizado nas fronteiras terrestres brasileiras. Em 2010, o conceito foi oficialmente adotado e registrado pela Marinha do Brasil para designar o novo território marítimo rico em recursos naturais e de grande importância estratégica para o país. Esse espaço refere-se à porção do território marítimo brasileiro que abrange a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a Plataforma Continental (PC) do Brasil.

Embora a Marinha seja responsável pela maior parte da exploração dessa área, ministérios, universidades, centros de pesquisa e inovação, as demais forças armadas também têm interesse em colaborar nesse tema. Essa cooperação visa ampliar a proteção das águas jurisdicionais do Brasil e dos recursos nelas contidos contra intervenções estrangeiras.

Com o intuito de promover um debate mais amplo, além dos esforços relacionados à segurança e defesa, este estudo apresenta o conceito de economia do mar, baseando-se nos exemplos mais frequentes encontrados na literatura especializada. No texto, a economia do mar também é mencionada como economia oceânica, economia dos oceanos, economia azul, entre outros termos. Em seguida, são fornecidos exemplos de países cujos governos possuem políticas estabelecidas ou em desenvolvimento para a utilização dos recursos marinhos como parte de seus planos de desenvolvimento regional. Por fim, é elaborado um panorama sobre a Amazônia Azul e as áreas onde a economia do mar tem se mostrado mais atrativa do ponto de vista do progresso socioeconômico.

## Modelos de aproveitamento econômico do mar no mundo

Os oceanos representam uma fonte de riqueza e estão se mostrando cada vez mais uma resposta viável para os principais desafios globais atuais, como a segurança alimentar e as mudanças climáticas. No entanto, eles são explorados e poluídos frequentemente, o que é incompatível com o novo movimento econômico que busca a sustentabilidade. A economia do oceano engloba atividades industriais baseadas nesse ambiente, como transporte de carga e pessoas, pesca, energia eólica marítima e biotecnologia marinha, apenas para citar algumas. Além disso, a economia do oceano fornece recursos naturais e serviços ecossistêmicos, que são os benefícios diretos ou indiretos que os seres humanos obtêm da natureza por meio dos ecossistemas. Exemplos disso são os peixes e frutos-do-mar, que são fontes de alimento, além das rotas de navegação. Essa abordagem pode ser definida como um complemento ao

paradigma atual de desenvolvimento, buscando caminhos econômicos mais verdes e inclusivos. É uma visão que visa expandir as fronteiras econômicas dos países costeiros para além de seus territórios terrestres.

Em cada país, é possível encontrar uma definição específica do termo “economia do oceano”. Nos Estados Unidos, a economia azul é compreendida como a entrada direta ou indireta de bens e/ou serviços provenientes do oceano no país. Na Austrália, o foco está nas atividades econômicas que ocorrem nos oceanos, gerando bens e serviços que contribuem diretamente para a economia nacional. Na China, a economia do oceano é descrita como o resultado de todas as atividades associadas ao desenvolvimento, utilização e proteção do ambiente marítimo. É possível observar termos comuns nas definições analisadas. Portanto, a economia do oceano pode ser resumida como o conjunto de todas as atividades econômicas que ocorrem direta ou indiretamente no oceano, fazendo uso de seus recursos e fornecendo bens e serviços em retorno (PARK; KILDOW, 2014). O Quadro 1 apresenta um levantamento dos conceitos elaborados pelos governos, considerados mais relevantes na literatura especializada.

**Quadro 1** – Levantamento dos conceitos de economia costeira, oceânica ou marinha

<b>País</b>	<b>Conceito</b>
<b>Estados Unidos</b>	Economia Costeira: todas as atividades econômicas desenvolvidas na costa. Economia Oceânica: atividade econômica que advêm, de todo ou em parte, dos mares ou dos Grandes Lagos.
<b>Reino Unido</b>	Atividades que envolvem o trabalho no e com o oceano.
<b>França</b>	Atividades econômicas direta e indiretamente relacionadas ao mar.
<b>Irlanda</b>	Atividades que utilizem, direta ou indiretamente, o oceano como um meio de produção ou ainda qualquer atividade que produza algum meio de produção ou utilize um produto a partir de uma atividade específica do oceano em seu processo produtivo.
<b>Portugal</b>	Produção e o consumo de bens e serviços relativos às atividades econômicas que utilizem, direta ou indiretamente, o mar.
<b>Austrália</b>	Relação que o setor industrial apresenta com o ambiente marinho, ou seja: 1) se utilizam recursos marinhos; 2) ofertem serviços que dependam do oceano; 3) obtenham vantagens econômicas advindas do ambiente marinho.
<b>China</b>	Indústrias Oceânicas: atuam na produção ou fornecimento de serviços para o desenvolvimento, utilização e/ou proteção do oceano. Indústrias relacionadas ao Oceano: referem-se às empresas fornecedoras e consumidoras das indústrias oceânicas.
<b>Canadá</b>	São as indústrias localizadas em zonas marítimas e de comunidades costeiras adjacentes a essas zonas, que são dependentes de atividades nessas áreas para sua renda.
<b>Nova Zelândia</b>	É a atividade econômica que ocorre em, ou usa o ambiente marinho, ou produz bens e serviços necessários para essas atividades, ou faz uma contribuição direta para a economia nacional.

<b>Japão</b>	Indústria exclusivamente responsável pelo desenvolvimento, uso e conservação do oceano.
<b>Coreia do Sul</b>	Atividade econômica que ocorre no oceano usa os recursos derivados como insumo.

Fonte: Adaptado de Carvalho (2018) e Park & Kildow (2014)

Não apenas os países têm se empenhado em identificar essa nova economia, como também esse tema tem sido uma questão recorrente em fóruns internacionais. Durante a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, Rio+20, realizada em 2012, as nações participantes foram unânimes ao solicitar uma maior ênfase no tema do “sistema azul” no contexto do desenvolvimento sustentável e, mais especificamente, dentro do conceito de economia verde da Organização das Nações Unidas (ONU). Essa abordagem do sistema azul reconhece e enfatiza a necessidade de um planejamento e gestão eficazes das funções, segurança e preservação dos recursos costeiros e hídricos, à medida que se desenvolvem os mecanismos de governança oceânica no direito internacional.

Além da perspectiva intergovernamental, também existem definições adotadas por atores internacionais, como organizações internacionais, blocos econômicos e opinião pública, incluindo meios de comunicação de alcance global. Essas definições são apresentadas no Quadro 2.

**Quadro 2** – Levantamento dos conceitos de economia azul cunhados por atores não-estatais de interesse para o estudo

<b>Tipo de ator</b>	<b>Nome</b>	<b>Conceito</b>
Fórum de Organizações Não-Governamentais	Comunidade das Nações	“maximiza o valor econômico do ambiente marinho de maneira sustentável, preservando e protegendo os recursos e ecossistemas do mar” (2016, online).
Organização Econômica Intergovernamental	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)	“a soma das atividades econômicas de indústrias baseadas no oceano, e os ativos, bens e serviços de ecossistemas marinhos” (2017, p. 22)
Programa que define a agenda ambiental global	Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (Pnuma)	a descreve com base em uma visão de “bem-estar e equidade social melhorados, enquanto reduz significativamente os riscos ambientais e a escassez ecológica” (2015, p. 8).
Instituição Financeira Internacional	Banco Mundial	“o uso sustentável dos recursos oceânicos para o crescimento econômico, melhores condições de vida e empregos e preservação da saúde dos ecossistemas marinhos e costeiros” (2017, online, tradução nossa).
Publicação privada de alcance internacional	The Economist	“uma economia oceânica sustentável surge quando a atividade econômica está em equilíbrio, com a capacidade de longo prazo dos ecossistemas oceânicos, de apoiar essa atividade e permanecer resiliente e saudável” (2015, p. 7, tradução nossa)

Fonte: Elaborado pela autora

A partir da exposição dos conceitos, pode-se observar que eles se fundamentam em temas-chave comuns a todas as definições mencionadas. Esses temas incluem o crescimento e desenvolvimento sustentáveis e inclusivos, a redução do risco de exploração excessiva e práticas inadequadas de uso dos recursos oceânicos, a melhoria do bem-estar das comunidades costeiras em termos de oportunidades econômicas e proteção social, e o fortalecimento da capacidade governamental diante de desastres naturais e dos impactos das mudanças climáticas.

O alcance da economia oceânica varia conforme o país e/ou ator envolvido. Existem setores industriais que podem estar abrangidos em um país, mas não em outro. Embora as atividades oceânicas possam variar, é possível traçar um panorama das atividades mais comuns em economias já estabelecidas ou em desenvolvimento, conforme apresentado no Quadro 3.

**Quadro 3** – Atividades com maior recorrência em indústrias de base oceânica estabelecidas e em desenvolvimento

Status	Estabelecidas	Em desenvolvimento
<b>Tipo de atividade</b>	Captura de peixes Processamento de frutos do mar Envio de remessas Portos Construção de navios e reparos Petróleo e gás offshore (águas rasas) Fabricação e construção naval Turismo marítimo e costeiro Serviços de negócios marítimos Pesquisa, Desenvolvimento e Educação do mar Dragagem	Aquicultura marinha Petróleo e gás em águas profundas e ultra profundas Energia eólica offshore Energia renovável oceânica Mineração marinha e marítima Segurança marítima e vigilância Biotecnologia marinha Produtos e serviços marinhos de alta tecnologia

Fonte: Adaptado de OCDE (2017, p. 23).

Países como o Brasil possuem indústrias que se enquadram em ambas as categorias mencionadas. Isso ocorre devido à rápida evolução das empresas, o que leva a uma classificação diferente daquela apresentada no quadro. Um exemplo disso são as atividades portuárias e marítimas, que estão se tornando cada vez mais automatizadas, e a aquicultura costeira, ganha destaque, especialmente em escala industrial. No entanto, no caso brasileiro, não existem dados estatísticos específicos para contabilizar e avaliar a contribuição econômica dos recursos marinhos. Ou seja: “não há nas contas nacionais distinção entre indústrias marinhas e não marinhas, de tal forma que a economia do mar, ou PIB [Produto Interno Bruto] do Mar [...] não é estimada” (CARVALHO, 2018, p. 23).

Apesar disso, a economia do mar está se tornando cada vez mais importante para o desenvolvimento do Brasil. Isso é evidenciado pela adoção dessa agenda por órgãos como o

Ministério de Desenvolvimento Regional (MDR), onde o Departamento de Articulação e Gestão tem como responsabilidade “apoiar a vertente do desenvolvimento econômico da Fronteira Marítima ou Amazônia Azul” (BRASIL, 2019).

Portanto, este estudo discute alternativas econômicas significativas que já são utilizadas em outros países e que poderiam servir como modelos para a exploração da fronteira marítima brasileira no futuro.

## Metodologia

A estrutura proposta inicialmente explora a definição e as vantagens dos clusters marítimos como impulsionadores do desenvolvimento regional. Os clusters permitem a concentração geográfica de empresas com objetivos semelhantes, e que se agrupam devido à presença de fornecedores e clientes. A proximidade entre eles resulta em redução de custos de transporte e interação mais frequente. No entanto, delimitar a região de um cluster pode ser desafiador, pois as empresas do agrupamento geralmente possuem conexões além de sua área de atuação. Esse estudo se torna relevante, especialmente no contexto marítimo, diante da digitalização da vida, que transformou a forma como as pessoas se relacionam e conduzem negócios.

A abordagem adotada ao longo do texto enfatiza um modelo triplo, que envolve a interação entre três grupos de atores nos clusters para obter sucesso, conforme evidenciado pelos estudos de caso levantados. Esses grupos são: instituições (universidades, institutos de pesquisa), empresas (especificamente orientadas para o transporte marítimo) e governo central, regional e local, responsáveis por facilitar os processos de aglomeração.

Essa base é utilizada na seção seguinte para tratar especificamente da Amazônia Azul e das iniciativas existentes para aproveitar seu potencial econômico, considerando também o impacto sobre as comunidades locais e o desenvolvimento regional. Por fim, são apresentadas recomendações baseadas em exemplos de outros países, que poderiam servir de referência para o fomento de políticas públicas no âmbito da economia do mar.

## **Desenvolvimento regional a partir da fronteira marítima: os clusters**

A ampla definição da economia do mar resulta em benefícios para setores que utilizam direta ou indiretamente seus recursos. Um exemplo disso é a formação de clusters marítimos, que podem ser compreendidos como “um grupo geograficamente próximo de empresas interconectadas e instituições associadas em um campo particular, semelhanças e complementaridades” (PORTER, 2008, p. 78). Os clusters marítimos podem ser explicados de três perspectivas: primeiro, como um complexo industrial composto por relações entre indústrias conectadas por redes de bens e serviços; segundo, como uma aglomeração de empresas relacionadas que se vinculam por meio de conhecimento, habilidades e demandas; e terceiro, como uma rede baseada no fortalecimento dos laços comunitários. Nesse sentido, os clusters marítimos são definidos pela concentração geográfica das indústrias marítimas dentro de uma comunidade regional, que apoia o desenvolvimento industrial (DOLOREUX, 2017).

Em resumo, para aproveitar as vantagens da aglomeração dos clusters marítimos, as empresas concentram-se especialmente nesses aglomerados marinhos, que se tornam centros de crescimento econômico significativo ao longo do tempo.

As atividades econômicas relacionadas ao transporte de carga e passageiros, como operação portuária, transporte marítimo e transporte terrestre no interior, podem ser consideradas como setores econômicos tradicionais dos clusters marítimos. Além disso, outros setores estão ligados à operação de atividades de transporte convencional, como serviços marítimos, equipamentos marítimos e obras marítimas, que estão mais direcionados para a cadeia industrial marítima. Por fim, há indústrias relacionadas à marinha, como pesca e aquicultura, recreação e turismo marítimo, e telecomunicações por cabo e submarinas. Em geral, a expansão dos clusters marítimos promove a oferta de serviços de ponta e alto valor agregado. Isso inclui transações de transporte marítimo, serviços jurídicos, serviços de consultoria e educação marítima, entre outros, que estão associados ao fluxo integrado de informações comerciais, capital e informação. Esses serviços vão além dos serviços logísticos integrados em cadeias de transporte (SHI *et al.*, 2020).

Portanto, pode-se afirmar que os clusters marítimos têm um impacto significativo no desenvolvimento da indústria regional. Quando um cluster marítimo é bem-sucedido, ele contribui para o aumento dos benefícios sociais, econômicos e de inovação em toda a região circundante.

Exemplificando isso, a Coreia do Sul, devido à extensão de suas águas territoriais em comparação com a terra seca, promoveu o avanço do desenvolvimento regional por meio da

criação de clusters marítimos. Isso resultou em um alto grau de relevância da indústria marítima na economia nacional, a partir da primeira metade da década de 1990. Com o objetivo de impulsionar ainda mais o crescimento desse setor, o governo da época estabeleceu o Ministério dos Assuntos Marítimos e das Pescas da Coreia (Momaf). O Momaf foi responsável pela implementação da chamada “revolução azul”, que tinha como metas fortalecer a vitalidade das águas territoriais, desenvolver a indústria marítima e promover o desenvolvimento sustentável dos recursos marítimos. Os resultados dessas iniciativas tiveram efeitos diretos e indiretos sobre atividades produtivas de setores diversos, não necessariamente ligados ao meio marinho. Dentre os setores mais beneficiados destacam-se a construção civil, o setor de serviços e varejo, as finanças e seguros, o mercado imobiliário, os serviços de educação e saúde, entre outros (KWAK; YOO; CHANG, 2005).

O Canadá oferece outro exemplo que demonstra os benefícios do aproveitamento econômico marítimo por meio dos clusters. Isso ocorreu quando a economia nacional, que possui uma base nos recursos florestais, mineração e indústrias marinhas, enfrentou uma crise em meados dos anos 1980. Como resultado, a região costeira passou a receber a atenção de políticos e gestores como uma alternativa para superar a crise. A estratégia de clusters marítimos tem sido parte integrante da economia regional do país desde os anos 1990. Nessa época, foi cunhado o termo “região costeira do Quebec”, que se refere a uma área geográfica construída que engloba três regiões administrativas: Bas-Saint-Laurent, Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine e Côte-Nord. Essa expressão surgiu durante o período de formulação de políticas públicas espaciais e é utilizada para identificar essa região específica. No entanto, a expansão dos clusters ocorreu após a identificação, pelos governos federal e municipais, de áreas consideradas economicamente deprimidas no interior do país que precisavam de diversificação e expansão. Em 2002, o governo canadense começou a investir em clusters regionais como parte de uma estratégia de inovação, por meio do Ministério das Pescas, Oceanos e Guarda Costeira do Canadá (DOLOREUX; SHEARMUR; FIGUEIREDO, 2016).

Somente em 2015, o governo provincial do Québec deu maior institucionalidade a essa estratégia por meio da criação do programa “Estratégia Marítima”, que abrange os planos de desenvolvimento da indústria marítima do país até 2030. As áreas contempladas incluem infraestrutura, logística, portos, transporte, turismo, aquicultura, pesca, qualificação da mão de obra, pesquisa, expansão internacional e apoio à indústria naval (QUÉBEC, 2015). Os clusters marítimos costeiros canadenses podem ser divididos em quatro componentes: corporações que formam o núcleo central da indústria marítima (aquicultura, pesca, construção naval, etc.);

instituições de ensino superior e institutos de pesquisa públicos e privados; e organizações de suporte e complementares, fornecedoras de serviços e redes de negócios. Todos esses elementos visam estimular a atividade econômica relacionada à aquicultura e setores similares. No entanto, essa iniciativa teve um impacto marginal na economia e em setores bastante específicos, ao contrário das expectativas. Entre os resultados alcançados, estão o crescimento dos serviços técnicos e de suporte ao transporte marítimo, o aumento do número de estabelecimentos comerciais locais, especialmente aqueles relacionados à indústria sazonal do turismo, e o aumento do número de escolas técnicas (DOLOREUX; SHEARMUR; FIGUEIREDO, 2016).

No Caribe, os governos da região estabeleceram estratégias comuns para promover mudanças na economia regional, seguindo os princípios da economia azul. O Quadro 4 apresenta os princípios orientadores dessas estratégias.

**Quadro 4 – Princípios da Economia Azul e ações estratégicas para o Caribe**

<b>Princípios da Economia Azul</b>	<b>Ações</b>
<b>Política regional de compartilhamento econômico</b>	Embora a definição de ZEEs possa ser interessante à delimitação da área geográfica a qual uma nação tenha acesso exclusivo e, represente o limite até onde vão seus direitos sobre os recursos dos oceanos, uma política regional eficaz para o compartilhamento econômico é fator fundamental de sucesso para a economia azul. No caso caribenho, há nações que compartilham do mesmo espaço e, portanto, se faz necessário que existam estratégias competitivas adequadas entre as economias regionais, de modo a facilitar negociações com investidores e evitar conflitos entre diferentes governos e/ou regiões.
<b>Governança oceânica</b>	Refere-se aos mecanismos, leis, processos, acordos, tratados e instituições pelas quais o oceano e seus recursos são gerenciados, com vistas à manutenção ou aumento de produtividade e diversidade. Esta deve incluir os níveis internacional, regional, nacional e local.
<b>Apoio à criação de ambiente de negócios e infraestrutura</b>	O sucesso da economia azul também depende da criação de um ambiente de negócios, no qual indústrias em desenvolvimento, possam crescer. No caso dos países do Caribe, se propôs a criação de uma Agência Regional para a Gestão do Oceano, de forma a guiar o processo de governança desse espaço.
<b>Advocacy e desenvolvimento participativo</b>	A participação cidadã é valorizada nesse processo, e prevê a contribuição de atores como governo, setor privado e demais cidadãos. A aproximação desses setores pode contribuir, sobretudo, para que existam mais investimentos em economia azul, impactando, particularmente, populações costeiras e grupos vulneráveis que são beneficiados por atividades desse meio.

<p style="text-align: center;"><b>Hub de conhecimento regional</b></p>	<p>Para que essa economia se fortaleça é necessário aperfeiçoamento contínuo através da pesquisa, desenvolvimento e inovação. O modelo preza pela instalação de um centro de conhecimento regional, cuja produção poderia ser utilizada em diálogos nacionais e regionais, contribuindo, portanto, para um maior compartilhamento de experiências e maior mobilidade, habilidades e transferência de conhecimento entre os países. Esta difusão de capacidade pode ajudar a fortalecer a base de recursos de capital humano dentro da região.</p>
--	---

Fonte: Patil *et al.* (2016)

Como observado, nas Caraíbas está sendo delineada uma estratégia comum que visa principalmente o desenvolvimento conjunto dos países da região, por meio da criação de capacidades regionais e compartilhamento de experiências.

No contexto do bloco europeu, a economia azul abrange, de forma geral, as atividades relacionadas aos oceanos, mares e costas. O conceito europeu de economia azul enfatiza a gestão da conservação e sustentabilidade, com base na ideia de que a saúde e produtividade dos ecossistemas oceânicos são fundamentais para atividades sustentáveis de base oceânica. Esse conceito engloba os mesmos resultados desejados na “economia verde” e abarca setores e atividades econômicas interligadas relacionadas aos oceanos, mares e costas, incluindo as regiões ultraperiféricas da União Europeia (UE) e países sem litoral. O conceito adotado pelo bloco é próximo ao da OCDE e do Banco Mundial (COMISSÃO EUROPEIA, 2018). No âmbito da UE, são desenvolvidas atividades como aquicultura, indústria de processamento de peixes, pesca, portos, armazenagem e projetos aquáticos, construção naval e reparos, turismo costeiro, extração marinha de petróleo e gás, transporte marítimo, dessalinização, energia do oceano, bioeconomia, biotecnologia e outras. Segundo a compreensão dos governos dos países que compõem o bloco econômico, é somente por meio da identificação de atividades marítimas que se torna possível fortalecer e promover as práticas econômicas locais (KATILA, 2018).

Nos últimos anos, observou-se um crescimento significativo nas áreas relacionadas à economia marítima dentro do bloco europeu, principalmente nos setores de turismo costeiro, transporte marítimo e aquicultura, que também são os maiores empregadores. Além disso, a Comissão Europeia (CE) identificou os setores que poderão contribuir para o chamado “crescimento azul” ou crescimento sustentável no futuro. Esses setores incluem aquicultura, turismo costeiro, biotecnologia marinha, energia oceânica e mineração do fundo do mar (COMISSÃO EUROPEIA, 2010). Embora não haja uma política unificada sobre o uso dos recursos marítimos e, mais especificamente, da economia azul, já existem estudos de caso sobre o assunto. Um exemplo relevante é o Golfo de Bótnia (GoB), localizado no braço mais setentrional do Mar Báltico, na Finlândia. O GoB é uma região dominada por atividades

relacionadas à economia azul, como construção naval, transporte, pesca e atividades offshore. Essas atividades são realizadas principalmente em municípios costeiros que possuem um número significativo de empregados e têm grande importância econômica para as áreas rurais vizinhas.

No entanto, a questão do emprego continua sendo um desafio para o crescimento da região. O número de empregos relacionados à economia do mar ainda é baixo e representa apenas 4% do total no GoB, sendo o setor de transporte aquaviário o que mais emprega (KATILA *et al.*, 2017). Isso inclui atividades como construção e reparação de embarcações, bem como projetos hídricos. Portanto, no caso apresentado, os efeitos indiretos foram mais significativos do que os efeitos diretos no contexto da economia azul. As atividades tradicionais ainda desempenham um papel importante na região, ao mesmo tempo, em que o desenvolvimento segue uma direção mais alinhada com a sustentabilidade e a inovação. As áreas com maior potencial para estratégias de desenvolvimento regional incluem o turismo costeiro em primeiro lugar, seguido por biomassa e energia (KATILA *et al.*, 2018). Como observado na Finlândia, o turismo costeiro contribui significativamente para a economia azul na maioria dos países do bloco europeu. Nos últimos anos, o Reino Unido tem se beneficiado consideravelmente da economia azul, enquanto a Eslovênia, a Eslováquia e Luxemburgo apresentam um retorno econômico limitado nesse setor (COMISSÃO EUROPEIA, 2018).

A partir dos casos apresentados, tanto no Caribe quanto na UE, fica evidente que a relevância da economia azul varia de acordo com o país observado. Agora, analisaremos o caso brasileiro, uma vez que a economia do mar está intrinsecamente ligada ao conceito de Amazônia Azul, que possui características distintas de outras regiões costeiras e marinhas do Brasil.

### **Amazônia Azul e o desenvolvimento da economia do mar**

O início do século XXI marcou um novo cenário regional para o Brasil, que se abriu para o espaço marítimo, em particular, o Atlântico Sul. Embora a formação econômica do Brasil tenha se concentrado principalmente no interior do país, a mudança em direção ao mar não foi aleatória. As descobertas de petróleo em águas profundas, sua exploração e o bom desempenho do comércio exterior levaram a que quase todas as exportações nacionais fossem realizadas por meio marítimo (COSTA, 2012), conforme apresentado na Tabela 1.

**Tabela 1** – Valor total das exportações brasileiras através de via marítima por bloco econômico, janeiro a julho de 2022

<b>Bloco Econômico</b>	<b>Valor FOB (US\$)</b>
Ásia (Exclusivo Oriente Médio)	70.448.344.909
Europa	28.966.671.206
União Europeia (UE)	23.479.198.566
América do Norte	20.274.822.623
Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN)	11.664.728.675
América do Sul	9.238.113.246
Oriente Médio	7.217.328.436
África	6.460.840.358
Comunidade Andina das Nações (CAN)	3.602.618.118
Mercado Comum do Sul (Mercosul)	3.278.204.994
América Central e Caribe	2.585.640.373
Oceania	615.991.024
<b>Total</b>	<b>187.832.502.528</b>

\*O Valor FOB representa todos os riscos e custos que o comprador da mercadoria assume, assim que ela é colocada a bordo do navio.

Fonte: Brasil (2022)

Além das exportações, a fronteira marítima torna-se cada vez mais crucial para a economia e desenvolvimento do Brasil. Essa importância deriva dos recursos presentes em seu Mar Territorial (MT), Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e Plataforma Continental (PC). Esses espaços marítimos são regulados por regras específicas e possuem limites diferentes dos observados em território terrestre. O Mar Territorial brasileiro corresponde à faixa de mar que se estende desde a linha de base até a distância de 12 milhas náuticas (aproximadamente 22 quilômetros). Ele consiste em águas costeiras e é considerado parte do território soberano do Estado.

Por sua vez, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) corresponde a uma área situada além do Mar Territorial e adjacente a ele, na qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro, bem como os direitos e as liberdades dos demais Estados, são regidos pelas disposições relevantes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (BRASIL, 1995, art. 55; ONU, 1994). No Brasil, a ZEE representa uma faixa localizada além das águas territoriais, na qual cada país costeiro possui a responsabilidade de proteção ambiental e a prioridade na utilização de seus recursos. Embora as embarcações possuam livre trânsito na ZEE nacional, todos os recursos vivos e não vivos da água, solo e subsolo pertencem ao Brasil. Por fim, a Plataforma Continental (PC) corresponde ao leito e subsolo das águas submarinas que se estendem além do Mar Territorial de um país, até o limite exterior da margem continental ou

até uma distância de 200 milhas náuticas a partir da linha de base utilizada para medir a largura do Mar Territorial (BRASIL, 1995, Art. 76). Em outras palavras, a PC abrange o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do Mar Territorial de um Estado, ao longo do prolongamento natural de seu território terrestre, respeitando os limites mínimos e máximos estabelecidos.

A Plataforma Continental (PC) do Brasil vai além do limite mencionado e seus recursos naturais são estratégicos para o país. Em maio de 2004, o Estado brasileiro submeteu uma proposta de extensão da PC à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Organização das Nações Unidas (ONU). Após análise, a CLPC encaminhou recomendações ao governo em abril de 2007, que não atenderam totalmente à demanda inicial, resultando em restrições a aproximadamente 19% da área pleiteada. Em julho de 2008, a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) elaborou uma nova proposta de revisão da extensão solicitada (BRASIL, 2010). É importante apresentar esses conceitos, pois a área abrangida pela extensão do Mar Territorial nacional (12 milhas náuticas), Zona Econômica Exclusiva (188 milhas náuticas) e pela extensão da Plataforma Continental corresponde à atual zona de cobertura da Amazônia Azul (ANDRADE *et al.*, 2019; BRASIL, 2004).

O uso do termo “Amazônia” refere-se ao fato de que “com a ampliação da nossa PC, somadas as áreas marítimas dos Arquipélagos de Fernando de Noronha e São Pedro e São Paulo, mais as ilhas Oceânicas de Trindade e Martim Vaz” (MARINHA, 2019, online), a área disponível para a exploração de suas riquezas econômicas, científicas e biológicas é semelhante à superfície atual da Floresta Amazônica. No Brasil, país com uma das maiores extensões costeiras do mundo, o reconhecimento dos benefícios que a economia marítima pode trazer ainda é muito recente. A Amazônia Azul apresenta um grande potencial econômico, especialmente em termos de uma nova economia emergente. Em relação ao emprego, no âmbito da economia marítima, o setor de alojamento e alimentação foi o maior empregador, seguido pelas indústrias de transformação no país (CARVALHO, 2018).

Além disso, no litoral sul do Brasil, há uma concentração do maior número de empregados na economia marítima, com destaque para os estados do Rio de Janeiro e Bahia. Por outro lado, Pará e Piauí possuem os menores números de empregos, indicando uma menor participação no setor marítimo regional. Os empregos estão principalmente nas áreas de alojamento e alimentação, como restaurantes e serviços de alimentação e bebidas, seguidos por redes hoteleiras. É interessante notar que o setor de Defesa também é responsável por uma parte significativa dos empregos nos estados analisados.

Assim, é possível sugerir, semelhante à experiência do GoB na Finlândia, a adoção de um modelo para a Amazônia Azul que concentre seus objetivos na criação de empregos de qualidade com a mão de obra já existente na região, nos setores de fabricação e reparo de embarcações, turismo costeiro, pesca e aquicultura, que são alguns dos principais segmentos da economia marítima.

Embora a maior parte da economia marítima e dos recursos da Amazônia Azul esteja no sul do país, é importante destacar que a maioria dos municípios costeiros brasileiros está localizada no Nordeste, Sudeste, Sul e Norte. Isso é relevante, principalmente, para o planejamento de políticas públicas na região. Assim como em outros países, a orientação da política de desenvolvimento regional para aproveitar economicamente os recursos da Amazônia Azul emerge por meio da formação de clusters. O petróleo é o recurso principal a ser explorado na plataforma continental brasileira, cujo potencial econômico é analisado e aproveitado de forma mais intensa. Em 2010, o governo brasileiro ampliou em 200 milhas náuticas a fronteira marítima do pré-sal por meio da Resolução Interministerial n.º 3/2010. A área incorporada corresponde a um território do tamanho do estado do Ceará ou quatro vezes o tamanho do estado de São Paulo e incluiu cinco áreas especiais na Plataforma Continental: Cone do Amazonas, Cadeia Norte Brasileiro, Cadeia Vitória e Trindade, Platô de São Paulo e Margem Continental Sul.

Em 2019, o governo brasileiro iniciou um estudo com o objetivo de oferecer blocos exploratórios além dos limites das 200 milhas náuticas da Plataforma Continental. “O potencial econômico vai além da extração petroleira. Há perspectivas também para a exploração de minérios como cobalto e manganês, o que leva a Marinha a chamar a área de ‘Amazônia Azul’” (PAMPLONA, 2019, online). Além desses minérios, existem outros recursos a serem explorados na área do Pré-sal, conforme resumido no Quadro 5.

**Quadro 5 – Localização e potencial econômico dos recursos do Pré-sal**

	<b>Potencial econômico</b>	<b>Localização</b>
<b>Recursos</b>	Petróleo e hidrocarbonetos	Bacias de Campos e de Santos
	Gás natural	Bacia de Santos e o litoral do Espírito Santo
	Hidratos de gás	Bacia de Pelotas
	Granulados	Costas dos estados do Pará e do Maranhão, ao norte,
	Fosforitas	e dos estados da região Sudeste e Sul
	Minerais pesados (ilmenita, zircônio, rutilo e monazita)	Platôs marginais do Ceará e de Pernambuco
	Crostras de ferromanganês ricas em cobalto	Delta do Paraíba do Sul delta do Paraíba do Sul Platô marginal de Pernambuco

Fonte: Elaborado a partir de Figueirôa (2014).

A Petrobras, empresa estatal de petróleo brasileira, desempenha um papel fundamental nas atividades do setor na área da Amazônia Azul. Além disso, em 2013, o governo brasileiro estabeleceu a Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A., cuja missão é promover ações relacionadas à construção de submarinos, desenvolvimento de tecnologias de exploração petrolífera e aproveitamento dos recursos em águas profundas. Outras empresas também estão conduzindo levantamentos e estudos para explorar economicamente essa nova área sob jurisdição brasileira. No estado do Rio Grande do Sul, empresas estão projetando ações nas áreas de tecnologias, processos e produtos voltados para o mar, com destaque para logística, construção naval, atividades offshore, obras costeiras e portuárias. Esse processo tem sido impulsionado pelos parques tecnológicos dos centros universitários.

É relevante mencionar o modelo europeu como referência nesse segmento. Inicialmente, o foco da União Europeia estava na indústria extrativa, mas com uma abordagem mais exploratória, resultando no desenvolvimento de indústrias extrativas. Posteriormente, os países adotaram uma visão mais voltada para a inovação nas áreas de bioeconomia e biotecnologia como parte de sua estratégia comum para promover a economia azul e o desenvolvimento regional.

A região sul do estado do Rio Grande do Sul está passando por um rápido crescimento de investimentos nos setores portuário e industrial, seguindo práticas já adotadas por economias desenvolvidas. Um exemplo disso é a Coreia do Sul, que criou clusters marítimos para impulsionar a economia marítima do país, reunindo empresas com interesses semelhantes em torno de um objetivo comum. Assim, uma das oportunidades na região é a organização da indústria naval em três clusters regionais: Pólo Marítimo Sudeste (Indústrias Naval e Offshore do Rio de Janeiro), Pólo Marítimo Sul (Indústrias Naval e Offshore do Rio Grande) e Pólo Marítimo Nordeste (Indústrias Naval e Offshore do Suape) (CARVALHO; DOMINGUES; CARVALHO, 2012).

Um cenário semelhante pode ser observado em Santa Catarina, onde o foco principal do desenvolvimento marítimo está na construção naval, seguindo o modelo sul-coreano. A indústria naval do estado se destaca pela instalação de estaleiros especializados na produção de módulos e embarcações para o setor de petróleo e gás, adotando uma abordagem mais voltada para a inovação, semelhante ao modelo europeu. Nesse sentido, é possível consolidar um cluster de sustentabilidade, transferência e inovação tecnológica na indústria naval catarinense. No entanto, algumas medidas são necessárias, como investimentos em fundos setoriais para os setores aquaviários e de construção naval, ações do Governo Federal para impulsionar parcerias com universidades e incentivos para estudos e projetos visando aperfeiçoar as parcerias institucionais (CARVALHO; DOMINGUES; CARVALHO, 2012).

De fato, a região de Itajaí e Navegantes desponta como um cluster embrionário e emergente na indústria naval. Essa região possui inúmeras empresas com fortes vínculos com a indústria naval e náutica nacional, além de ser reconhecida como o maior porto pesqueiro do Brasil (PINTO, 2016). A frota pesqueira local conta com mais de 700 embarcações pertencentes a cerca de 250 armadores, que capturam aproximadamente 200 mil toneladas de peixes por ano. A indústria naval desempenha um papel importante na produção de navios utilizados para serviços de apoio a plataformas, rebocadores e embarcações de pesca, tanto em madeira quanto em aço. No entanto, para fortalecer ainda mais esse cluster, é necessário o apoio governamental para uma maior conexão com o mercado internacional, melhorias na infraestrutura física, capacitação do capital humano e maior segurança para os investidores (PINTO, 2016).

Nesse sentido, observa-se a possibilidade de adequação do modelo canadense, no qual os clusters marítimos se mostram como uma alternativa econômica viável, visando diversificar a economia regional. Esse modelo enfatiza a concentração de clusters portuários que já estão geograficamente interligados.

No Nordeste, destaca-se o Complexo Industrial Portuário de Suape, criado pelo Governo de Pernambuco na década de 1970. O desenho original desse complexo foi influenciado pelo modelo de integração entre porto e complexo fabril, semelhante ao que já havia sido implementado em Marseille-Fos, na França, e Kashima, no Japão. Dentre os empreendimentos instalados em Suape estão o Estaleiro Atlântico Sul, a Refinaria Abreu e Lima e a Petroquímica Suape. Além disso, o porto de Suape é um dos maiores do país e contribui para a consolidação de cadeias produtivas nas áreas de petroquímica, indústria naval, siderurgia e alimentos (CARNEIRO *et al.*, 2011). Em 2009, foi proposta a criação de um “cluster naval” na parte norte da área portuária de Suape, sendo aprovada em 2010. Atualmente, o Complexo opera como

uma extensão da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do estado de Pernambuco (SDEC), recebendo investimentos do governo estadual e federal. No entanto, para a iniciativa avançar, é necessário criar uma rede capaz de ampliar o capital social e melhorar a competitividade do cluster formado. Essa rede incluiria a associação de profissionais portuários, fabricantes de componentes navais no Brasil e no exterior, profissionais e empresas locais, entre outros.

Para esse exemplo, sugere-se o desenvolvimento de uma política comum, por meio da criação de capacidades regionais e experiências compartilhadas, seguindo o exemplo dos países do Caribe. Isso se deve às características de desenvolvimento da região, que concentra uma ampla rede de atores que poderiam se beneficiar da formação de clusters nos moldes mais tradicionais, envolvendo instituições, empresas e os governos central, regional e local.

Dessa forma, é possível perceber o grande potencial econômico a ser explorado no Atlântico Sul e na Amazônia Azul, em que a formação de clusters é apenas uma das várias possibilidades de aproveitamento dos recursos dessa área.

### **Considerações finais**

Embora ainda não exista uma definição consensual da economia do mar, o conceito é amplamente semelhante quando se observam as definições adotadas por diversos governos ao redor do mundo, bem como por organizações internacionais, regionais e blocos econômicos. Em linhas gerais, há uma recorrência no uso de expressões como “atividades econômicas dependentes do mar”, “produção e fornecimento de serviços provenientes da costa” ou “indústrias localizadas em áreas marítimas” para descrever a economia que se baseia na exploração dos recursos marinhos. A principal diferença entre os significados expostos reside na maneira como cada governo utiliza ou planeja explorar essa área.

Foi demonstrado que os clusters emergem como uma das principais alternativas para o desenvolvimento regional, tanto em países desenvolvidos quanto em países em desenvolvimento. Instituições e programas específicos são criados para aproveitar as empresas, a mão de obra e a infraestrutura já existentes, especialmente em períodos de necessidade de diversificação ou crises econômicas.

Conforme evidenciado, alguns países já possuem indústrias marítimas bem desenvolvidas, enquanto outros continuam em processo de elaboração de um plano estratégico para sua criação. No caso do Brasil, e mais especificamente da região da Amazônia Azul, um panorama semelhante vem se delineando. A formação de clusters regionais de desenvolvimento

tem se mostrado a abordagem mais promissora. Em comparação a outras iniciativas, esse modelo é capaz de unir empresas, governo e centros tecnológicos e de pesquisa em prol de um objetivo comum. Para cada caso analisado, foram feitas sugestões baseadas em modelos já existentes em outros países. Por exemplo, para áreas com maior concentração de mão de obra, sugere-se adotar um modelo semelhante ao da Finlândia. Em relação a áreas de exploração em águas profundas, as abordagens europeias são mais pertinentes. Para áreas portuárias e industriais, especialmente no Sul do país, o modelo sul-coreano com múltiplas empresas geograficamente concentradas, compartilhando interesses e interligadas às cadeias globais de valor, é mais adequado. Também foi considerado o modelo canadense em um dos casos analisados. Na região Nordeste, destaca-se o modelo adotado pelos países caribenhos, que busca o compartilhamento de experiências para o desenvolvimento regional por meio de clusters marítimos tradicionais.

Por fim, é crucial ampliar o debate nos meios acadêmicos e governamentais sobre a importância da formação de clusters marítimos como uma alternativa viável para o desenvolvimento regional no país, especialmente na região da Amazônia Azul.

**AGRADECIMENTOS:** Agradeço à Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (DIRUR), do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) pelo suporte às atividades de pesquisa que resultaram neste artigo.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Israel de Oliveira *et al.* **Texto para discussão.** Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul: soberania, vigilância e defesa das águas jurisdicionais brasileiras. Brasília; Rio de Janeiro: Ipea, 2019.

BANCO MUNDIAL. **What is the Blue Economy?** Infográfico. 6 June 2017. Disponível em: <https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy>. Acesso em: 25 mar. 2022.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Decreto n. 1.530, de 22 de junho de 1995.** Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília, DF: MRE, 1995. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1995/d1530.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1530.htm). Acesso em: 25 mar. 2022.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Ministério do Turismo. Ministério da Defesa. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Decreto n. 5.300, de 7 de dezembro de 2004.** Regulamenta a Lei no 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de

Gerenciamento Costeiro - PNGC, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências. Brasília, DF: MMA, MTUR, MD, MP, 2004. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/d5300.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5300.htm). Acesso em: 25 mar. 2022.

BRASIL. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. Resolução n. 3, de 26 de agosto de 2010. **Diário Oficial União**: Seção 1, Brasília, DF, n. 170, p. 28, 3 set. 2010.

BRASIL. Ministério da Economia. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Decreto n. 9.666, de 2 de jan. de 2019**. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério do Desenvolvimento Regional, remaneja cargos em comissão e funções de confiança e substitui cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS por Funções Comissionadas do Poder Executivo - FCPE. Brasília, DF: ME; MDR, 2019. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2019/decreto/d9666.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/d9666.htm). Acesso em: 25 mar. 2022.

CARNEIRO, Fredy Bezerra *et al.* Suape e alianças estratégicas: Caminhos para o desenvolvimento regional. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 31., 2011, Belo Horizonte. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: ABEPRO, 2011. v. 16, p. 1-14. Disponível em: [https://abepro.org.br/biblioteca/enegep2011\\_tn\\_sto\\_141\\_895\\_19317.pdf](https://abepro.org.br/biblioteca/enegep2011_tn_sto_141_895_19317.pdf). Acesso em: 25 mar. 2022.

CARVALHO, Andréa Bento. **Economia do Mar: Conceito, Valor e Importância para o Brasil**. 2018. 185 f. Tese (Doutorado em Economia do Desenvolvimento) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018.

CARVALHO, Diodo Sá; DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha; CARVALHO, Andréa Bento. Constituição da cadeia do petróleo, gás natural e naval do RS: elementos para a formação de um cluster para a indústria naval e offshore gaúcha. *In*: ENCONTRO DE ECONOMIA GAÚCHA, 6., 2012, Porto Alegre. **Anais [...]**. Porto Alegre, 2012. Disponível em: [http://cdn.fee.tche.br/eeg/6/mesa9/Constituicao\\_da\\_Cadeia\\_do\\_Petroleo\\_Gas\\_Natural\\_e\\_Naval\\_do\\_RS.pdf](http://cdn.fee.tche.br/eeg/6/mesa9/Constituicao_da_Cadeia_do_Petroleo_Gas_Natural_e_Naval_do_RS.pdf). Acesso em: 25 mar. 2022.

COMISSÃO EUROPEIA. **Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning**. Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries. 2010. Disponível em: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/%20body/economic\\_effects\\_maritime\\_spatial\\_planning\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/%20body/economic_effects_maritime_spatial_planning_en.pdf). Acesso em: 20 mar. 2022.

COMISSÃO EUROPEIA. **The 2018 Annual Economic Report on EU blue economy**. 2018. Disponível em: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/2018-annual-economic-report-on-blue-economy\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/2018-annual-economic-report-on-blue-economy_en.pdf). Acesso em: 25 mar. 2022.

COMUNIDADE DAS NAÇÕES. **Blue Economy**. 2016. Disponível em: <https://thecommonwealth.org/blue-economy>. Acesso em: 25 mar. 2022.

COSTA, Wanderley Messias da. Projeção do Brasil no Atlântico Sul: Geopolítica e Estratégia. **Revista USP**, São Paulo, n. 95, p. 9-22, 2012. DOI: 10.11606/issn.2316-9036.v0i95p9-22. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/52234>. Acesso em: 04 abr. 2022.

DOLOREUX, David. What is a maritime cluster? **Marine Policy**, v. 83, p. 215-220, 2017. DOI: 10.1016/j.marpol.2017.06.006. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X17303470?via%3Dihub>. Acesso em: 04 abr. 2022.

DOLOREUX, David; SHEARMUR, Richard; FIGUEIREDO, Diego. Québec' coastal maritime cluster: Its impact on regional economic development, 2001–2011. **Marine Policy**, v. 71, p. 201-209, 2016. DOI: 10.1016/j.marpol.2016.05.028. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X16301713>. Acesso em: 04 abr. 2022.

FIGUEIRÔA, Christiano Sávio Barros. **Limites exteriores da plataforma continental do Brasil conforme o direito do mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014 (Coleção CAE).

KATILA, Jenny *et al.* **Views for socio-economic analyses: Blue economy and strategies in the region of the Gulf of Bothnia**. 2017. Disponível em: <https://smartsea.fmi.fi/views-for-socio-economic-analyses-blue-economy-and-strategies-in-the-region-of-the-gob/>. Acesso em: 25 mar. 2022.

KATILA, Jenny *et al.* Defining and quantifying the sea-based economy to support regional blue growth strategies – Case Gulf of Bothnia. **Marine Policy**, n. 100, p. 215-225, 2018. DOI: 10.1016/j.marpol.2018.11.035. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X18301659>. Acesso em: 04 abr. 2022.

KWAK, Seung-Jun; YOO, Seung-Hoon; CHANG, Jeong-In. The role of the maritime industry in the Korean national economy: an input–output analysis. **Marine Policy**, v. 29, n. 4, p. 371-383, 2005. DOI: 10.1016/j.marpol.2004.06.004. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X04000570>. Acesso em: 04 abr. 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM)**. 1994.

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (OCDE). **The Ocean Economy in 2030**. Paris: OECD Publishing, 2017. Disponível em: <https://read.oecd.org/10.1787/9789264251724-en>. Acesso em: 17 jan. 2022.

PAMPLONA, Nicola. Brasil quer expandir exploração do pré-sal para fora de fronteira marítima. **Folha de São Paulo**, 28 mar. 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/03/brasil-quer-expandir-exploracao-do-pre-sal-para-fora-de-fronteira-maritima.shtml>. Acesso em: 04 abr. 2022.

PARK, Kwang Seo; KILDOW, Judith T. Rebuilding the Classification System of the Ocean Economy. **Journal of Oceanic and Coastal Economics**, n. 1, p. 1-37. DOI: 10.15351/2373-8456.1001. Disponível em: <https://cbe.miis.edu/joce/vol2014/iss1/4/>. Acesso em: 04 abr. 2022.

PATIL, Pawan *et al.* **Toward a Blue Economy: A Promise for Public Disclosure Authorized Sustainable Growth in the Caribbean**. Washington D.C.: The World Bank, Sept. 2016. 91 p. Disponível em: <https://www.cbd.int/financial/doc/wb-blueeconomy.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2022.

PINTO, Ricardo Aurelio Quinhões. **Proposta de modelo estratégico para consolidação de cluster industrial marítimo**. 2016. 292 f. Tese (Doutorado em Engenharia Naval e Oceânica) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

PORTER, Michael. The Five Competitive Forces That Shape Strategy. **Harvard Business Review**, v. 1, n. 86, p. 78-93, 2008.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O MEIO AMBIENTE (PNUMA). **Blue Economy: Sharing Success Stories to Inspire Change**. Nairobi: Nações Unidas, 2015.  
QUÉBEC. **Stratégie Maritime. The Maritime Strategy by the year 2030**. 2015. Disponível em: [https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/app/uploads/2015/07/maritime\\_strategy\\_unabridged.pdf](https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/app/uploads/2015/07/maritime_strategy_unabridged.pdf). Acesso em: 20 mar. 2022.

SHI, Xin *et al.* Maritime cluster research: Evolutionary classification and future development. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, 133, p. 237–254, 2020. DOI: 10.1016/j.tra.2020.01.015. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856418306670>. Acesso em: 04 abr. 2022.

THE ECONOMIST. **The blue economy Growth, opportunity, and a sustainable ocean economy**. Briefing paper. Londres: Gordon and Betty Moore Foundation, 2015.

### ***CRediT Author Statement***

---

**Reconhecimentos:** Não se aplica.

**Financiamento:** Essa pesquisa não recebeu financiamento.

**Conflitos de interesse:** Não se identificaram conflitos de interesse no desenvolvimento dessa pesquisa.

**Aprovação ética:** Não foi solicitado por se tratar de revisão de literatura.

**Disponibilidade de dados e material:** Paula Gomes Moreira.

**Contribuições dos autores:** Paula Gomes Moreira: Concepção e desenho do estudo, aquisição de dados, pesquisa, preparação, redação e revisão do trabalho publicado.

---

**Processamento e editoração: Editora Ibero-Americana de Educação.**

Revisão, formatação, normalização e tradução.

