

O DIREITO DO MAR NA IDADE MÉDIA

REGINA CECERE VIANNA*

INTRODUÇÃO

Para falar em Direito do Mar na Idade Média, obviamente é preciso antes verificarmos o porquê da existência desse ramo do Direito e termos uma noção a seu respeito.

Sabemos que desde tempos imemoráveis os homens deslocaram-se de terra em terra, seguindo em busca das migrações dos animais que caçavam, fugindo das tribos hostis que os perseguiram e do perigo dos glaciares em movimento que os ameaçavam, e que cerca de 10.000 a.C., no final da última glaciação, quase todas as regiões da Terra, à exceção das zonas polares, estavam descobertas e habitadas pelos nossos antepassados da Idade da Pedra.

Foram as civilizações mais recentes da Europa Ocidental, principalmente os países do Mediterrâneo Oriental, que redescobriram essas terras e esses povos.

Obviamente que no início os homens tinham dois grandes e bons motivos para se lançar às descobertas: o comércio e a posse dos territórios. Assim, os primeiros exploradores estavam empenhados nas trocas comerciais e, muitas vezes, na conquista.

E qual o meio utilizado para tais objetivos? O mar.

Então o mar já não mais servia somente como subsistência. O mar era o portal e via de comunicação e transporte de alcance mundial, o corredor de união entre os povos e as nações.

Mas os territórios visitados e descobertos tinham regras próprias e distintas, e aí constatamos que as normas internas já não são suficientes, frente à multiplicidade de relações que começam a ser estabelecidas. A diversidade de interesses e a busca pelo poder é uma realidade. A imposição de regras, não mais isoladas nem somente locais, é uma necessidade. Mas de regras que agora tenham um sentido de

* Graduada em Direito e Especialista em Educação e Direito pela Fundação Universidade Federal do Rio Grande, RS, Doutora em Direito Internacional, área Direito do Mar pela Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires – Argentina, Professora de Direito Internacional e de Direito do Mar da FURG-RS

universalidade. Como um sistema especial de regras e ordenamentos que hoje denominamos Direito Internacional, que engloba as regras internas, racionalizando-as e modificando-as conforme as necessidades existentes.

Constatamos então que as imensas extensões marítimas entre os continentes já não mais separam civilizações distintas. O mundo vai se tornando pequeno frente à facilidade de transporte e à comunicação. Isso, graças a uma ação hoje simples, mas naquele precioso instante do tempo, deveras penosa: quando o homem, vencendo os seus medos, as fronteiras e os seus próprios limites, se arroja ao mar para que as grandes redescobertas acontecessem e o mundo mudasse.

Uma vez dado esse primeiro passo, o que era grande se tornou banal e o Mediterrâneo começou a necessitar de regras que praticamente tiveram de ser impostas, para tentar organizar o seu trânsito, o seu uso e o seu domínio, assim também posteriormente para aquele que chamavam Mar Tenebroso.

Destacam-se nesse tempo os fenícios, que, premidos entre as montanhas do Líbano e o Mediterrâneo, passam a construir embarcações e a comerciar com outros povos do próprio Mediterrâneo, do Egeu, do Jônico e do Adriático, surgindo daí a necessidade da criação e adoção de normas capazes de disciplinar os conflitos e tornar mais uniformes as atividades de navegação, mesmo entre povos de culturas tão distintas. (Inclusive dizem as más línguas da história – e me desculpem os historiadores pelo gracejo – que os fenícios eram extremamente sagazes e seu comércio muitas vezes era equiparado à pirataria, vez que em certos locais, ao embarcar mercadoria de troca, zarpavam com os carregadores locais a bordo de suas embarcações, tornando-os escravos remadores). Mas, voltando ao principal, observamos aí um direito básico surgindo, o de ir e vir no Mediterrâneo, que nada mais era que o Direito da Navegação, um dos pilares mais sólidos do que hoje temos por Direito do Mar.

Percebemos também a existência quase culminantemente de um Direito Marítimo (mais ou menos dois séculos a. C., na época do Código de Manu, da lei de Rodes) baseado nos costumes da época, tratando das questões relacionadas ao comércio interligadas à navegação, que no decorrer dos tempos evolui em sua própria natureza, mas que por certos momentos e épocas se confunde com o que hoje denominamos Direito do Mar.

Mas o uso do mar para o transporte e o comércio, obviamente, propicia maior cobiça, e o desejo de domínio torna-se crescente.

O surgimento de conflitos de caráter mundial, apesar de muitas vezes isolados, quanto ao uso do mar, torna imperativa a criação de normas internacionais, cuja abrangência atinja todos aqueles que dele desfrutam, surgindo portanto o Direito do Mar propriamente dito.

Esse Direito é na atualidade um corpo normativo, democrático e moderno. Normativo pela necessidade das regras que o conduzam. Democrático pela participação dos ontem povos, hoje Estados, interessados no seu uso coeso, antes em discussões, hoje em conferências, com a participação ampla de todas as Nações. Moderno, por ter evoluído com os avanços da tecnologia e ciência, que, assim como o dizimaram e dizimam ainda, por outro lado permanece a preocupação, em tese e na prática por alguns, com a conservação e o uso dos espaços marinhos e dos recursos vivos que dele fazem parte.

Agora que já temos uma noção ampla e geral deste novo Direito, partimos então para uma visão cronológica mais específica da sua construção.

Obviamente, para chegarmos até a Idade Média, onde encontramos a noção jurídica de Mar Territorial, que deu base à construção da jurisdição dos outros espaços marinhos no decorrer da história, temos que verificar a situação da figura Mar Territorial na Antigüidade.

1 – A ANTIGÜIDADE

Sabemos que na Antigüidade nunca houve realmente um Direito tido como internacional. Conseqüentemente, não havia o que hoje denominamos Direito do Mar, pois este é Direito Internacional, mesmo que muitas vezes tangenciado com o Direito Internacional Privado.

No entanto, a história nos mostra que as relações isoladas entre as nações já existiam, por isso foram necessários instituições e princípios próprios. E para melhor entendermos tais situações vamos dar uma pequena olhada na Antigüidade Oriental e na Clássica.

1.1 – A Antigüidade Oriental

Na Antigüidade Oriental, não havia preocupação maior com a noção de mar ou de propriedade. As relações eram fragmentárias, destacando-se aí os fenícios, já citados anteriormente, que se dedicavam à navegação marítima e ao comércio, mas de forma bastante semelhante à pirataria, não tendo portanto a confiança de outras comunidades.

Como grandes navegadores, os fenícios foram os primeiros a ultrapassar as Colunas de Hércules (promontórios no extremo leste do estreito de Gibraltar), penetrando no perigoso Mar Exterior, o Oceano Atlântico. Interessados principalmente no comércio, estabeleceram inúmeros entrepostos comerciais ao longo da costa do Mediterrâneo e exploraram e colonizaram o litoral africano ao sul do Marrocos. E espertos como eram, uma vez estabelecidas tais colônias, fizeram

circular histórias terrificantes sobre os mares em ebulição e outros perigos imaginários do Atlântico, a fim de desencorajar os gregos, seus maiores rivais, a tais empreitadas.

1.2 – A Antigüidade Clássica

Apesar dos relatos dos fenícios, os gregos não se intimidaram e a partir do século VIII a. C. tornaram-se uma potência naval, fundando também colônias ao longo do Mediterrâneo setentrional e do Mar Negro. Cabe salientar que é aí, na Grécia, que encontramos o embrião das organizações internacionais, com a instituição das *Anfictionias*, que objetivavam evitar, entre determinadas cidades, as guerras, julgar as infrações do Direito das Gentes e preservar a santidade dos templos.

Além disso, as *Anfictionias* muito contribuíram para humanizar os conflitos entre as cidades confederadas, e aí começa a aparecer a preocupação com as águas de cada cidade, dando um pequeno embasamento àquilo que hoje podemos chamar de Mar Territorial. Tal conclusão se depreende do juramento que seus membros prestavam ante o santuário de seu deus:[retirada de onde a citação?]

Não destruir jamais uma cidade anfictionica, não atacar na guerra ou na paz suas águas; atacar a “polis” que faltasse aos compromissos assumidos, destruindo-a, e castigar todos os que direta ou indiretamente profanassem o tesouro de Apolo.

Portanto, é latente nesse período a preocupação de se dar um regime jurídico ao mar.

Coleman Phillipson afirma que na Grécia e nos Estados marítimos da Antigüidade era admitida a propriedade, não apenas sobre as águas territoriais, mas até bem longe delas. Atenas, por exemplo, arrendava certas áreas marítimas para a exploração do sal e da pesca. Tais ações permitem concluir pela existência de um conceito de propriedade sobre o mar, vez que ninguém pode arrendar o que não possui.

Já ao final do século III a. C., após as inúmeras explorações notáveis dos gregos, o mundo conhecido pelos ocidentais passa a incluir a Ásia Meridional até a Índia, o mar da Arábia, a costa setentrional da África, a costa da Europa Ocidental e o Atlântico Oriental (provavelmente até a Islândia).

Mas com o aparecimento do Império Romano (século VIII a. C.–século V d. C.), como todos sabem, há um eclipse de Cartago e da Grécia, pondo fim à primeira grande época das explorações.

Roma de certa forma passa a absorver a cultura helênica, e no decorrer da história vai aperfeiçoando-a e substituindo-a, devido à sua inegável vocação jurídica. Observamos aí que em Roma a noção de Mar Territorial nunca existiu. O mar fazia parte do *jus gentium*, estando

colocado entre as *communis omnium*, como bem explica José Carlos Moreira Alves:

No Direito Romano, entre as coisas *extra commercium humani juris*, enumeravam-se as coisas comuns a todos, quer dizer, pela natureza colocadas à disposição de todas as pessoas, *omnibus patet*; elas pertenciam ao gênero humano, porque pela sua extensão, ninguém delas se poderia apropriar, no todo; assim o ar, assim o mar.

Bustamante y Sirven também opina no sentido de que não houve em Roma a noção de mar territorial, e para reforçar tal idéia, cita como exemplo um tratado entre Cartago e Roma, celebrado pelos côsules Lucius Junius e Marcus Horatius, acrescentando que inclusive trata de uma divisão do Mediterrâneo. Assim está disposto no tratado: “que os romanos e seus aliados não navegarão além de um promontório situado ao norte da costa cartaginesa, a menos que sejam forçados pela tempestade ou para perseguir algum inimigo”. [referência?]

Fica bem claro que o mar era de uso de todos os homens, sem significar que Roma estivesse totalmente ausente, afirma Celso de Albuquerque Mello, vez que o próprio *Digesto*, XLIII, 8, 3, declara num trecho: “Mare est commune, quo ad, usus: sed proprietas est nullius: sicut era est communis usu: proprietas tamen est nullius (...) sed iurisdictionis est Caesaris”.

Concluimos, então, que a ausência de mar territorial no orbe romano se deu por dois motivos: primeiro, pela pouca importância dada à pesca, mesmo que nem todos gozassem de liberdade absoluta para realizá-la; segundo, era o fato de o Mediterrâneo já ser o *Mare Nostrum*.

Todavia, se Roma não teve a noção de mar territorial, isso de forma nenhuma significou que eles não pretendessem exercer certos direitos sobre o mar, vez que reivindicavam a proteção à navegação, à polícia das costas e de portos e afirmavam sua jurisdição sobre o mar.

Deduzimos daí, então, que os atos praticados pelos romanos foram os primeiros passos em prol da formulação de normas jurídicas referentes ao próprio mar.

2 – A IDADE MÉDIA

A Idade Média, como todos já devem ter lido em algum momento da vida estudantil, foi um longo período de fastígio e domínio da Europa Ocidental.

Temos consciência de que o próprio desenvolvimento criou formas, até então desconhecidas, de convívio internacional. As atividades mercantis e o reconhecimento da liberdade de comércio contribuíram preponderantemente nesse sentido.

Houve progressiva ampliação das prerrogativas dadas aos estrangeiros, bem como, nessa época, a navegação do Mediterrâneo e no Mar do Norte adquiriu extraordinária importância econômica e estratégica, originando diversos regulamentos de natureza consuetudinária que durante séculos haveriam de presidir as relações comerciais marítimas.

Salientamos que é nesse período que as cidades marítimas da Itália tentam estabelecer uma base legal para o exercício de sua autoridade no mar, ou seja, jurisdicionar sobre ele, ou mesmo uma parte dele, porque já tinham nos séculos XII e XIV consolidado o seu poderio na luta contra os piratas sarracenos e os Estados cristãos, seus rivais.

Além dessa razão, outras surgiram, tentando justificar a criação de um mar extensivo ao território – o mar territorial: a glosa do livro sexto das *Decretais – Liber sextus Decretalium Bonifacii VII cum glosis* (1294-1303); a reivindicação das 100 milhas de largura de Veneza (cabe lembrar a cerimônia anual celebrada pelo Doge de Veneza, que anualmente celebrava seu matrimônio com o Mar Adriático, reafirmando sua soberania sobre ele com as seguintes palavras sacramentais: “Desposamos te, mare in signum veri perpetuique domini”, para, em seu poder soberano, poder cobrar tributos aos navios, ter o direito exclusivo de pesca e o controle na navegação, assim como armar defesa de suas águas contra a pirataria); a reivindicação em Flandres de uma zona marítima denominada *stroom*, reconhecida pela França e Inglaterra; acordos de pesca; códigos provinciais, entre muitas pertinentes à época. Conclui-se daí que inegavelmente é o mar territorial, como noção jurídica, uma criação do período medieval.

Mas o medievo foi fértil em termos de normativas marítimas, o que torna humanamente impossível nomear e discorrer sobre tantas. Cabe aqui salientar as mais importantes, seja por sua estruturação básica, seja por sua aplicabilidade, ou mesmo por sua extensão no tempo e no espaço.

2.1 – Normas marítimas da Idade Média

A existência de uma série de códigos marítimos, ainda que não promulgados por autoridade soberana, assumiu gradual caráter obrigatório, livremente reconhecido pelos comerciantes e por aqueles que traficavam pelos mares no período medieval.

Entre essas normas, vale destacar por sua importância: as Leis de Rodes, a Basilika, as “decisões dos cônsules” do mar da cidade de Trani, a Tábua Amalfitana, os Assizes de Jerusalém, as Leis de Oléron, o célebre Consolato del Mare e as Leis Wisbuenses.

C. John Colombos expõe resumidamente a importância de cada uma dessas normas.

2.2 – As Leis de Rodes

As Leis de Rodes, que datam do século III ou II a. C., sem dúvida foram a máxima autoridade no Mediterrâneo, pois seus princípios foram aceitos e usados pelo gregos e romanos, com o nome de Código de Rodes. Segundo diversos autores, essas leis foram compiladas entre os séculos VII e IX, vigorando no Mediterrâneo por muitos anos.

2.3 – A Basilika

A Basilika, do século VII, era um código de direito bizantino, que regulava o comércio do Levante. Dependia sua autoridade da vontade do imperador e não dos comerciantes e mercadores. Estabelecia princípios gerais, que complementavam casos especiais derivados das Leis de Rodes.

2.4 – As Decisões dos Cônsules do mar da cidade de Trani

As Decisões dos Cônsules foram compiladas por volta de 1603 pelos Cônsules da Corporação de Navegantes de Trani, que eram as pessoas mais instruídas em questões marítimas de todo o Golfo Adriático.

2.5 – A Tábua Amalfitana

A Tábua Amalfitana data do século X e versava sobre os usos marítimos atinentes à cidade de Amalfi, na Itália.

2.6 – Os Assizes de Jerusalém

O direito marítimo do Levante seguiu desenvolvendo-se à mercê dos Cruzados, que, por onde passaram, estabeleceram tribunais próprios para julgar as disputas nas costas do Mediterrâneo. Tais juízos eram completamente inaplicáveis aos casos marítimos, daí a necessidade de criar códigos adequados. Criaram-se os chamados Assizes de Jerusalém e se confiou sua aplicação aos Cônsules ou Magistrados marítimos, nomeados em portos comerciais de grande importância, tais como Gênova, Veneza e Marselha.

2.7 – As leis de Oléron

As leis de Oléron apareceram no litoral atlântico, cujo comércio havia recebido grande estímulo do contato com o Mediterrâneo durante as Cruzadas. Sua origem é discutível, sendo a teoria mais adaptável a de serem elas sentenças pronunciadas pelo Tribunal Marítimo de Oléron. Fidedignas normas históricas, de imediato êxito, traduzidas em diversos Estados, continham os costumes observados no tráfico comercial entre os portos da França, Espanha e Inglaterra.

2.8 – As Leis Wisbuenses

As Leis Wisbuenses, também chamadas de Leis Marítimas de Gothland, consistiam em uma coleção composta de três partes: uma transição das Leis de Oléron, extratos das Leis de Amsterdã e dos Estatutos da Cidade Hanseática de Lubeck.

No século XI, os comerciantes de Wisby, uma ilha pertencente à Suécia, dispuseram por si mesmos as normas que deveriam regê-los, e, em Copenhague, em 1505, publicou-se uma lei sancionando o texto das Leis Marítimas de Wisby.

2.9 – O Consolato del Mare

O Consolato del Mare apareceu no século XIV, no Mediterrâneo, quando o comércio reviveu após o declínio do Império Romano e o desalento ocasionado pelos piratas normandos e sarracenos.

Havia grande variedade de estatutos locais, redigidos pelos Cônsules locais (portos de Marselha, Barcelona e Valência), na língua latina, agora estranha para a maioria dos mercadores. Daí a necessidade de uma coleção dos estatutos locais, usos e costumes do Mediterrâneo, em catalão. Provavelmente foi editado em Barcelona pela primeira vez e teve grande validade para os povos local. Essa coleção se recomendava por si mesma ao sentido comum de toda a comunidade mercantil, vindo a ser reconhecida por comum aquiescência como lei em todo o Mediterrâneo.

2.10 – Outras normas

Outras normas também apareceram e imperaram na Idade Média. Entre elas podemos citar o Código Hanseático (editado em alemão), o Livro Negro do Almirantado (artigos e regras originários dos distritos e tribunais ingleses, mais ligados à guerra marítima), “el Guidon de la Mer” (uma coleção privada para ajudar os Cônsules da cidade de Ruão, assinalando o fim dos códigos consuetudinários privados), que continham coleções notáveis do direito marítimo e foram base na construção do Direito do Mar atual.

Além dessas normas de origem privada, destaca-se nessa época uma obra fascinante de um jovem escritor, que apregoava a liberdade dos mares para todos, denominada *Mare Liberum*.

3 – MARE LIBERUM

Mare Liberum foi escrito originalmente em latim, em 1609, depois traduzido para o holandês, francês, inglês, alemão, italiano e espanhol. A sua publicação concorreu com uma série de notáveis circunstâncias, uma das quais a de ter sido encomendada pela Companhia Holandesa

das Índias Orientais, para tentar convencer um forte grupo de acionistas.

Devemos considerar *Mare Liberum* como um capítulo de uma obra maior: *De jure praede commentarius*, escrita também por Hugo Grotius, de onde foi desprendido e publicado quase sem retoques.

Antigamente denominada “La grand batalha libresca”, a liberdade dos mares (idéia sustentada pela obra) foi defendida ardentemente durante o século XVII, com a participação de grande número de autores, de vários países, com uma ou outra tese.

Certamente a tese de Grotius não era nova, já que, afora alguns antecedentes medievais, havia sido exposta por vários autores da escola espanhola de Direito Internacional, como Vasquez de Menchaca. Alguns destes são inclusive citados por Grotius, não somente por serem da mesma opinião, mas também por trazerem sólidas razões e reflexões sobre a liberdade marítima.

Entretanto, tal tese não foi aceita por todos os países, causando reações extraordinárias, principalmente da Inglaterra. Exemplifica-se com a reação do rei Jacob I, na Conferência Anglo-Neerlandense, de Londres, em 1613, que se proclamou totalmente contrário à idéia.

É óbvio que vários autores britânicos contestaram a tese grociana, entre os quais podemos destacar Selden, com sua obra *Mare Clausum*, numa forte tendência de firmar presença do Estado no mar que lhe é adjacente.

Estava, portanto, personificada a discussão em torno do princípio da liberdade dos mares. Cabe observar que Grotius, ao defender a liberdade dos mares, excluiu as baías, golfos, estreitos e o mar próximo à terra. Todavia já, ao estudar a largura do mar territorial, dá em cada obra um critério diferente de medição.

No próprio *Mare Liberum* Grotius fala em raio visual; no *Inleydinghe tot de Hollandesche Rechtesgheleerdheydt* sustenta o limite da linha mediana, e, no *De Jure bello ao pacis*, o mar territorial iria até onde se estendesse o poder da terra, através dos seus canhões colocados na costa.

Não resta dúvida de que o *Mare Liberum* foi um trabalho jurídico com finalidades políticas. A argumentação básica utilizada na obra tem como fundamento o *jus communicationis*, tanto para a navegação como para o comércio. Grotius afirmava que os hispânicos não poderiam proibir o acesso dos holandeses às Índias Orientais, baseado nos seguintes argumentos, que compõem a armadura fundamental da obra:

1. Não terem a soberania sobre a Índia, nem apresentarem título a seu favor;
2. Não terem o domínio sobre o mar ou navegação, nem por descobrimento ou ocupação, doação pontifícia, nem prescrição ou

costumes aquisitivos;

3. Não terem o direito de impedir o comércio que é livre pelo Direito das Gentes, nem por ocupação, doação pontifícia, prescrição ou usucapião, nem por motivos de equidade.

Na realidade, se buscarmos um pouco mais na história, vamos verificar que a base doutrinal da obra de Hugo Grotius pertence a Francisco de Vitória e a Fernando Vasquez de Menchaca, e que o mérito de Grotius é ter ordenado e esquematizado, sistematizando as doutrinas dos tratadistas e expondo-as logicamente em cadeia, compendiando-as, com sentido jurídico.

Sabemos que sua dissertação não é tão erudita como a obra de Selden, nem tão sutil como a impugnação de Freitas, mas seu real valor não pode ser desprezado pela importância que teve em sua época, assim como pelo significado para a ciência do Direito Internacional. Além do mais, há que se ter em mente o caráter próprio da obra, decorrente da idade juvenil do autor, bem como pelas circunstâncias polêmicas quando da sua realização.

A tese de Grotius segue firmemente, ainda que pesem as restrições contemporâneas em tempo de guerra e os ademanos extensivos do domínio marítimo do Estados ribeirinhos em tempo de paz, como bem salientam os artigos 87 e 88 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

CONCLUSÃO

De tudo que foi exposto resumidamente, concluímos que o medievo foi preponderante para o crescimento do homem e do mundo. As transformações ocorridas em termos de espaço físico no mapa mundial foram, sem sombra de dúvida, muito marcantes.

O triste de tudo isto é saber que batalhas sangrentas foram travadas nesse período de transformações e que outras batalhas vêm sendo travadas para poder mudar as ações degradantes que muitos homens cometeram e ainda cometem com e para o mar.

Podemos, por outro lado, constatar também a crescente vontade do homem na busca de soluções para os problemas oriundos das relações, em princípio fragmentárias (e mais tarde efetivas) entre os povos, pois o mar é o elo para trânsito, comércio e desenvolvimento das nações.

A elaboração jurídico-normativa foi árdua tarefa expansionista, quanto a seus efeitos, e corporativa quanto a sua natureza estrutural.

Mais ainda, a herança de conceitos e princípios europeus medievais tem servido de base aos fundamentos do Direito Internacional Público e em especial do Direito do Mar, e muitas vezes apresentados

como verdades.

A liberdade dos mares, apesar de preponderar como um todo em certas partes do mundo, ainda está vinculada, na atualidade, aos conceitos jurídicos das nações, que lhe dão um conteúdo subjetivo, muitas vezes contrário aos reais interesses da humanidade.

O homem venceu suas próprias barreiras e limitações e através do mar sulcou na história a sua marca, abrindo fendas e espaços, que geraram frutos que até hoje vingam. Pois foi a partir daí que outros espaços marinhos foram definidos, já que os Estados partiram para a busca da união de objetivos, em novas convenções, para a busca de soluções quanto à exploração, uso e desenvolvimento dos recursos marinhos. E hoje, após vários séculos, com o advento da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, podemos dizer que temos praticamente todos os recantos marinhos normatizados e, em tese, protegidos.

E, otimistas de carteira, podemos observar, por último, que a elaboração jurídica que vem sendo feita e aplicada referente ao mar, no decorrer dos tempos, não se esgota neste século e não tardará o advento de outras normas cada vez mais precisas, complexas e humanas que complementarão momentânea e perenemente as necessidades do homem, frente ao denominado “Celeiro da Humanidade”.

REFERÊNCIAS

ACCIOLY, H.; SILVA, G. E. N. *Manual de Direito Internacional Público*. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 1996.

ALVES, J. C. M. *Direito Romano*. Rio de Janeiro: Forense, 1991. v. 1 e 7.

ANDRADE, A. P. *Manual de Direito Internacional Público*. São Paulo: Sugestões Literárias, 1987.

ARAÚJO, L. I. A. *História do Direito Internacional Público*. Rio de Janeiro: Forense, 1989.

AZEVEDO, I. S. *Direito Internacional Público I e II*. Porto Alegre: Acadêmica, 1982.

BARACHO, J. A. *Direito do Mar*. Movimento Editorial da Revista da Faculdade de Direito da UFMG. Belo Horizonte: UFMG, 1979. Série Monografias.

BLANCO, R. R. *Las "Bandeiras": instituciones bélicas americanas*. Universidade de Brasília, 1966.

COLOMBOS, C. J. *Derecho Internacional Marítimo*. Madrid: Aguilar, 1961.

CONVENÇÃO DA NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR. Versão em Língua Portuguesa com Anexos e Acta Final da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal; Biblioteca Diplomática, 1985.

FERNÁNDEZ, J. I. *EL derecho del mar y sus problemas actuales*. 2. ed. Buenos Aires: Editorial Universitário de Buenos Aires, 1974.

FRANÇA, L. *Enciclopédia do Direito*. São Paulo: Saraiva, 1977. v. 49.

- GIDEL, G. *Le Droit International Public de la Mer*. Paris: Sirey, 1934. v. 3.
- GROCIO, Hugo. *De la libertad de los Mares*. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1979.
- HISTÓRIA EM REVISTA 1400–1500. Viagens de Descobrimento. São Paulo: Time Life; Ed. Abril, 1991.
- ITUASSÚ, O. C. *Curso de Direito Internacional Público*. Rio de Janeiro: Forense, 1986.
- LUCCI, E. A. *História geral: 1º grau*. São Paulo: Saraiva, 1985. v. 1.
- MELLO, C. A. *Direito Internacional Público*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1986. v. 2.
- MONSANTO, A. E. *Derecho del mar: soberanía y jurisdicción de los Estados en los espacios marítimos adyacentes*. Buenos Aires: Poligrafía Proamar, 1992.
- OS GRANDES EXPLORADORES DE TODOS OS TEMPOS. Lisboa: Seleções Reader's Digest: Lisgráfica, 1980.
- PELLEGRINO, C. R. *Da guerra marítima e o Direito Internacional*. Brasília: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1968.
- PHILLIPSON, C. *The International Law and Custom of Ancient Greece and Rome*. London: MacMillan, 1911. v. 2.
- REZEK, J. F. *Direito dos Tratados*. Rio de Janeiro: Forense, 1984.
- ROMANO, A. R. *Derecho Internacional Público*. Buenos Aires: Plus Ultra, 1994.
- RUSSOMANO, G. M. C. M. *Direito Internacional Público*. Rio de Janeiro: Forense, 1989. 10 v. _____ . *O mar e o direito*. Porto Alegre : Sulina, 1968.
- SHJACIITER, O. *Partilhando os recursos do mundo*. Rio de Janeiro: Atlântida, 1979.
- VARGAS, J. A.; VARGAS, E. *Derecho del mar, una vision latinoamericana*. México: Jus, 1976.
- VIANNA, R. C. *Apostilas de Direito do Mar*. Rio Grande: FURG - DCJ, 2006.