

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC OSWALDO SILVA NETO

A AMAZÔNIA AZUL E A GEOPOLÍTICA BRASILEIRA:
influências sobre as causas marítimas no país.

Rio de Janeiro

2015

CC OSWALDO SILVA NETO

A AMAZÔNIA AZUL E A GEOPOLÍTICA BRASILEIRA:
influências sobre as causas marítimas no país

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (RM1) Marcelo William Monteiro da Silva

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2015

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelas bênçãos concedidas. Aos meus pais, Oswaldo e Adilce, pela renúncia aos seus próprios interesses em prol da minha educação e pelo amor e apoio incondicionais. A minha esposa, Greyce, pela compreensão das minhas ausências, pelo incentivo nas horas de desânimo e pela companhia nessa jornada.

RESUMO

O objetivo do trabalho é demonstrar que algumas políticas, estratégias ou doutrinas brasileiras relacionadas com elementos do nosso Poder Marítimo se originaram das ideias e pensamentos de alguns intelectuais que se dedicaram ao estudo da Geopolítica, mais especificamente à Geopolítica brasileira, complementados pelas proposições e mensagens do conceito de “Amazônia Azul”. Examinando a essência do pensamento geopolítico brasileiro desde o início da década 30, nos deparamos com suas principais ideias-força as quais se situavam entre o dilema da continentalidade e da maritimidade. Da mesma forma, examinou-se o conceito de “Amazônia Azul” que, ao ser incansavelmente difundido pela Marinha do Brasil, busca chamar a atenção da sociedade e dos nossos representantes constituídos no poder para a importância de se garantir os nossos potenciais recursos no mar a fim de, posteriormente, convertê-los em riquezas que contribuirão para o desenvolvimento do país. Usando o apoio de parte da teoria de Alfred Tayer Mahan, selecionaram-se três aspectos do nosso Poder marítimo e procederam-se as demonstrações propostas inicialmente. Constatou-se que políticas relacionadas à mentalidade marítima, ao aparelhamento do Poder Naval e estratégias em relação à segurança marítima no Atlântico Sul foram originadas, em algum instante, pelo conceito de “Amazônia Azul” e daqueles emanados da chamada “Escola Geopolítica Brasileira”, possibilitando, ao término, concluir que tais conceitos, pela força alicerçada em suas coerentes ideias e proposições, influenciaram algumas decisões políticas a respeito das causas marítimas no Brasil.

Palavras-chave: Amazônia Azul. Geopolítica Brasileira. Poder Marítimo. Mentalidade Marítima. Poder Naval. Atlântico Sul. Segurança Marítima.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	5
2	A GEOPOLÍTICA CLÁSSICA E SEU PAPEL NAS POLÍTICAS DE ESTADO .	8
3	A GEOPOLÍTICA BRASILEIRA	10
4	A AMAZÔNIA AZUL.....	17
5	FATORES CONDICIONANTES DO PODER MARÍTIMO	26
6	ORIGENS DAS POLÍTICAS RELACIONADAS AO PODER MARÍTIMO	28
6.1	Políticas sobre a Mentalidade Marítima	28
6.2	Políticas sobre o aparelhamento do Poder Naval.....	31
6.3	Políticas e Estratégias de Segurança Marítima do Atlântico Sul	34
7	CONCLUSÃO	37
	REFERÊNCIAS.....	40
	ANEXOS.....	43

1 INTRODUÇÃO

Há pelo menos um século, o norte-americano Alfred Tayer Mahan (1840 – 1914) difundia o conceito do Poder Marítimo¹ que até os dias atuais mantem a sua validade. O pioneirismo em publicar trabalhos² sobre aquele conceito o fez ser conhecido como o “Evangelista” ou até mesmo o “Propugnador” do assunto, tal fora o interesse que despertou em vários estudiosos das principais potências à época. O seu prestígio extrapolou as fronteiras de sua pátria natal, acentuando o peso da sua influência no desenvolvimento de uma mentalidade marítima em seus compatriotas; mentalidade que o ajudou a convencê-los de que a prosperidade do país estava condicionada à existência de um Poder Marítimo relevante e robusto, mais especificamente, ao estabelecimento de uma estrutura de comércio marítimo eficiente e um Poder Naval³ adequado para defendê-la garantindo, dessa forma, a necessária segurança marítima do seu entorno contra uma possível ameaça.

Apesar de nunca ter explicitado, em seus trabalhos, menções geopolíticas, Mahan é considerado por muitos autores como um geopolítico clássico e, como tal, prescrevia soluções para o fortalecimento do Estado em suas ideias, por meio das quais, de forma contundente, exerceu grande influência sobre as decisões políticas e estratégicas nas questões relacionadas ao mar em seu país. Essas decisões contribuíram, sem dúvida, para que os Estados Unidos da América (EUA) se tornassem uma grande potência marítima em todos os seus aspectos.

¹ Consta na Doutrina Básica da Marinha (DBM) a definição de Poder Marítimo como sendo a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social (BRASIL, 2014).

² The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783 (1890).

³ O Poder Naval é um componente da Expressão Militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos objetivos identificados na Política Nacional de Defesa (PND) e na Política Militar de Defesa (PMD) (BRASIL, 2014).

Como não refletir diante desse irrefutável exemplo de como a construção dos pensamentos geopolíticos podem influenciar, sensivelmente, os altos escalões governamentais de um Estado, suas políticas e estratégias marítimas?

Tal reflexão nos gera grande inquietude. Os conceitos da “Escola Geopolítica Brasileira⁴” (EGB) e o conceito de “Amazônia Azul” influenciaram o processo de decisão política a respeito das causas relacionadas ao mar?

Dessa forma, o propósito da nossa pesquisa será demonstrar políticas ou estratégias, tocantes a elementos do Poder Marítimo, cujas formulações tiveram origem das ideias contidas em ambos os conceitos.

Faz-se necessário enfatizar que o presente trabalho tem como abordagem principal a ótica geopolítica, não se propondo ao aprofundamento em outros tipos de análises como, por exemplo, aquelas voltadas para a situação econômica do Brasil ou qualquer outro fator que pudesse influenciar as decisões políticas no país.

Para respondermos a questão de pesquisa, dividiremos o presente trabalho acadêmico em capítulos.

No segundo capítulo, abordaremos os conceitos gerais da Geopolítica Clássica, seus precursores e suas ideias fundamentais, com o intuito de interpretar a ciência e identificar a relação dela com as políticas de Estado.

No terceiro capítulo, examinaremos o emaranhado de pensamentos geopolíticos brasileiros, bastante ricos a partir da década de 30 do século passado. O objetivo será identificar qual era o pensamento dominante, ou seja, a ideia-força da EGB, a fim de avaliarmos que grau de importância era atribuído às questões marítimas e quais conceitos poderiam derivar políticas a respeito delas.

⁴ Expressão utilizada pelo professor Jorge Manuel da Costa Freitas em sua obra “A Escola Geopolítica Brasileira”. Vamos utilizá-la neste trabalho para nos referirmos aos geopolíticos brasileiros do século passado.

No quarto capítulo, iremos examinar o conceito de “Amazônia Azul”, tão difundido pela Marinha do Brasil (MB), com o propósito de interpretar as suas mensagens e enunciar suas ideias-força.

No quinto capítulo, faremos um breve exame da teoria de Mahan no que tange aos fatores que habilitam um Estado a desenvolver-se através do mar e identificar quais aspectos fazem parte desse processo. Em seguida, selecionaremos aqueles que serão relevantes para a realidade brasileira, a fim de utilizá-los nas demonstrações do próximo capítulo.

De posse dessa seleção de aspectos relacionados ao Poder Marítimo brasileiro, demonstraremos, no sexto capítulo, políticas e estratégias que foram derivadas ou originadas da conjunção das ideias e pensamentos da EGB e do conceito de “Amazônia Azul” na moldura temporal entre o fim da Segunda Guerra Mundial e os dias atuais.

Finalmente, apresentaremos as conclusões da pesquisa.

2 A GEOPOLÍTICA CLÁSSICA E SEU PAPEL NAS POLÍTICAS DE ESTADO

Desde a antiguidade, o homem se preocupou com o estudo do seu ambiente. Gradativamente, o conhecimento do lugar onde vivia deixou de se tratar de simples curiosidade, para constituir-se numa questão de sobrevivência. Assim, o ser humano empreendeu a busca, ainda que incipiente, pelo saber geográfico, procurando conhecer o relevo, o clima e os tipos de vegetação que o cercavam. Ao longo do tempo, novas abordagens surgiram. Muitas delas, relacionadas às grandes transformações ocorridas no mundo, fazendo com que o estudo dos fatores geográficos se tornasse fundamental para se entender a influência que poderiam exercer sobre o desenvolvimento, estrutura e destino do homem, como agente individual e, posteriormente, no dos Estados (TOSTA, 1984, p.1).

Essa evolução não pôde acontecer fechada em si mesma. A Geografia interagiu com a ciência política, entretanto esse encadeamento não originou a Geopolítica como conhecemos, e sim, a chamada Geografia Política. Segundo Lysias Rodrigues (1947), tal amálgama das ciências em questão poderia causar, para os leitores mais desatentos, uma indução de que o estudo da Geopolítica seria uma decorrência da Geografia (RODRIGUES, 1947). Na verdade, a Geografia Política, teria a função de ser o elo entre a Geografia, como ciência, e a Geopolítica como um ramo da ciência política.

Coube a Friedrich Ratzel (1844-1904) a glória de ter fixado as bases da Geopolítica (RODRIGUES, 1947) com suas variáveis analíticas formadoras do Estado, território e povo, sistematizando e redefinindo a Geografia Política em 1897 (VESENTINI, 2004) com sua teoria do “espaço é poder” e a concepção de Estado como um organismo. Contudo, o mérito da criação da palavra “Geopolítica” é do professor sueco Johan Rudolf Kjellen (1854 - 1922), que efetivamente complementou as ideias de Ratzel acrescentando mais três elementos àquele conceito: o poder político (governo), a sociedade e a economia.

Dessa forma, Kjellen acabou sendo o responsável por estabelecer a diferença entre as abordagens geográfica e política, já anteriormente citadas.

Para a compreensão do que é a Geopolítica, recorremos ao próprio Kjellen que, de forma pioneira, a definiu como sendo a ciência que concebe o Estado como organismo geográfico, ou seja, como um fenômeno localizado no espaço (TOSTA, 1984, p.24). Partindo da definição original de Kjellen, Jorge Atencio (1979) concluiu expandindo o conceito:

Geopolítica é a ciência que estuda a influência dos fatores geográficos na vida e evolução dos Estados, a fim de extrair conclusões de caráter político. Guia o estadista na condução da política interna e externa do Estado e orienta o militar na preparação da defesa nacional e na condução estratégica; Ao facilitar a previsão do futuro mediante a consideração da relativa permanência da realidade geográfica lhes permite deduzir a forma concordante com esta realidade em que se podem alcançar os objetivos e, em consequência, as medidas de condução política ou estratégicas convenientes (Atencio, 1979, p.41, Tradução nossa).

Na vasta literatura sobre o assunto, existem outras definições que não se coadunam quando vêm à pauta os conceitos a respeito dos conhecimentos necessários que abarcam a Geopolítica; entretanto, todas convergem ao mesmo ponto quando se referem à contribuição da ciência geográfica de modo a servir à política (ATENCIO, 1979, p.38).

Dessa forma, pode-se concluir, por meio da definição de Atencio, que existe uma relação da Geopolítica com as diretrizes definidas nos altos escalões políticos de um Estado, proporcionando àqueles a quem caberá as decisões em mais alto nível, uma consciência situacional geográfica adequada. Assim, obtêm-se subsídios que concorrem para a coerência e eficiência das ações decorrentes daquelas decisões, em função dos possíveis cenários, sejam estes internos (“para dentro do Estado”) ou externos (“para fora do Estado”).

Destarte, em razão do argumento principal do trabalho, torna-se imperioso o estudo da Geopolítica brasileira a fim de entendermos os seus pressupostos e suas tendências para que possamos, posteriormente, verificar se foram ou não determinantes nas políticas do Estado brasileiro e em que grau acarretaram impactos no Poder Marítimo e na mentalidade marítima brasileira.

3 A GEOPOLÍTICA BRASILEIRA

As visões geopolíticas brasileiras remontam o traçado da linha de Tordesilhas, quando as imposições políticas e econômicas daquele tempo começaram a definir o espaço e aguçaram as preocupações da coroa portuguesa quanto à garantia das fronteiras surgidas no “novo mundo” (MATTOS, 2011). Dessa forma, entendemos que os problemas geopolíticos portugueses, cujas soluções visavam consolidar sua dominação sobre o novo território, seriam transferidos, como uma herança, ao futuro Estado que haveria de se formar. Tais preocupações, em geral, estavam “voltadas para dentro”, ou seja, guiadas para a ocupação daquele grande vazio tropical, cheio de riquezas e com a sensação de que uma ameaça vinda do oeste espanhol pudesse colocar em risco o achado português (FROTA, 2000).

De certa forma, podemos constatar que, ao fomentar essas inquietações, a política colonialista de Portugal perdeu o foco do uso do mar e embrenhou-se para o interior do continente a fim de alimentar a economia mercantilista da metrópole, semeando um processo que, futuramente, iria se converter numa reduzida mentalidade marítima do povo brasileiro.

A partir de então, intuitivamente, o pensamento geopolítico brasileiro inspirava-se na compulsiva valorização do território terrestre herdada dos colonizadores. O domínio do “espaço” se consolidava por meio da “posição”, evidenciando as variáveis analíticas de Ratzel. Não foi a toa que, a partir de 1930, surgiram as primeiras obras sobre o pensamento geopolítico brasileiro inspiradas na metodologia da escola alemã (MATTOS, 2011). Assim corrobora o mestre Jorge Manuel da Costa Freitas (2004), quando afirma que

Esse primeiro impulso dado aos estudos de Geopolítica no Brasil traduzir-se-ia na valorização (de sentido ratzeliano) dada à grandeza e ao valor do espaço geográfico próprio do país, preocupando-se ainda com a problemática inerente à divisão administrativa, localização ideal da capital e fortalecimento das regiões limítrofes (FREITAS, 2004, p.14).

Os pioneiros no estudo da Geopolítica no Brasil foram, notadamente, Mario Travassos (1891 - 1973) e Everardo Backheuser (1879 - 1951). Este último, preocupado com

os vazios demográficos (FREITAS, 2004, p.15), alicerçou suas ideias sobre a política de fronteiras, inspiradas no conceito de "epiderme do Estado" do qual seriam captadas as influências e pressões estrangeiras, levando, posteriormente, ao desenvolvimento de uma política de fortalecimento das regiões limítrofes (MATTOS, 2011, p.184).

No que diz respeito a Mario Travassos, atentemos às palavras de um escritor argentino quando expõe sua percepção sobre a obra do brasileiro:

Em 1941, se difundiu nos ambientes militares de nossas forças armadas o livro de Mario Travassos, *Projeção Continental do Brasil*, trabalho aplicativo que, por uma parte, demonstrou o adianto dos intelectuais da nação irmã no conhecimento e aplicação da nova disciplina [Geopolítica] e, por outra, despertou inquietudes por conhecer os fundamentos e a teoria dela (ATENCIO, 1979, p.122, Tradução nossa).

As inquietudes que motivaram, a partir de então, um maior interesse dos argentinos pela Geopolítica foram as proposições de Travassos, para a nossa política, a fim de levar o Brasil à posição de maior potência da América do Sul. Uma dessas políticas era neutralizar a influência de Buenos Aires sobre da Bacia do Prata e, conseqüentemente, sobre o cone Sul, por meio da criação de ferrovias carreadoras de produtos destinados à exportação para os portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande (MATTOS, 2011, p.180). Travassos considerou como o pivô geopolítico sul-americano o triângulo Sucre-Cochabamba-Santa Cruz de La Sierra, cujo controle traria como benefício o domínio da política continentalista (MIYAMOTO, 1981, p.75) numa clara inspiração⁵ na teoria do propugnador do poder terrestre, Halford John Mackinder (1861 – 1947).

Ao examinarmos as ideias de Backheuser e Travassos, podemos constatar a preocupação com o espaço territorial brasileiro e com a sua efetiva ocupação, visando à integração de um grande vazio demográfico. Tais ideias acabaram influenciando a criação de projetos voltados para a "articulação vial"⁶ do território, ao longo de vários governos em

⁵ Vem do conceito de "Pivot Area" que Mackinder considerava ser uma imensa região central localizada em parte na Europa e em parte na Ásia. No interior dessa região se situava o *Heartland* cuja posse seria a condição básica para a hegemonia mundial (VESENTINI, 2004, p.19).

⁶ Termo utilizado por Meira Mattos quando se referia à vertebração [e à integração] da massa continental por meio da conjugação das redes ferroviária, rodoviária e hidroviária (MATTOS, 2011, p.180).

sucessão (MATTOS, 2011, p.180), assim como suscitaram uma questão que se tornou recorrente à época: a mudança da capital do país para o interior.

A partir da década de 40, o assunto tornou-se emblemático para a nova geração de geopolíticos brasileiros. Cassiano Ricardo (1895 - 1974) difundia que a chave para o desenvolvimento e progressos futuros seria a conquista do interior do país, proclamando a chamada “Marcha para o Oeste”. Sobre esse pensamento, Meira Mattos exprime sua percepção resumindo em uma única frase: “A face continentalista do nosso destino”, representando uma poderosa motivação à política de interiorização (MATTOS, 2011, p.139). Dessa maneira, a ideia da transferência da Capital Federal se apoiava em três argumentos: o deslocamento para o interior facilitaria a ocupação do vazio a oeste, traria benefícios econômicos para o país e eliminaria a possibilidade de sofrer um ataque naval à sede do governo. Este último argumento, podemos verificar nas palavras de Lysias Rodrigues (1947):

Não é possível, ainda, ao Brasil, construir uma poderosa frota de guerra, capaz de bastar às suas necessidades marítimas e fluviais, nem tal providência seria de molde a assegurar a absoluta proteção da capital federal, mesmo que as outras organizações militares cooperassem na sua defesa. A solução única é a mudança da capital federal para o interior do país, pois, só assim se subtrairia totalmente à possibilidade da ação marítima inimiga (RODRIGUES, 1947, p.104).

De fato, os argumentos para a mudança da capital para o interior apresentavam coerência. Entretanto, ao analisarmos do ponto de vista da mentalidade marítima, o que foi proposto, como solução única, denota certo conformismo do autor em aceitar passivamente a nossa inferioridade perante uma ameaça naval inimiga; o que evidencia, mesmo que veladamente, uma tendência dos geopolíticos da época em deixar os assuntos relacionados ao mar, ainda que cientes de sua importância, relegados ao segundo plano.

O final da Segunda Guerra Mundial (2ªGM) (1939 – 1945) constituiu um marco para o pensamento geopolítico brasileiro. Embora as questões sobre os problemas fronteiriços, ocupação demográfica dos espaços vazios e integração nacional ainda permanecessem fortemente ativas, com o advento da Guerra Fria (1947 – 1989) os estudos dos geopolíticos

também se voltaram para as preocupações inerentes à segurança do país e ao fortalecimento do Poder Nacional⁷ (MIYAMOTO, 1981, p.80-81). Isso se deveu ao ambiente de bipolaridade instaurado nas relações internacionais e pela iminência de um possível confronto entre as potências dominantes, inclusive pelo mar. As concepções da Doutrina Gorshkov⁸, no caso específico do oceano Atlântico, se valiam da descolonização da África e, além disso, representava potencial ameaça às linhas de comunicações marítimas, em especial na rota do Cabo e estreito de Drake, canal de ligação entre o Atlântico e o Pacífico no sul da América do Sul (REIS, 2014, p.53). Isso aguçou, na nova safra de geopolíticos como Carlos de Meira Mattos (1913 – 2007), Golbery do Couto e Silva (1911 – 1987) e Therezinha de Castro (1930 – 2000) (MIYAMOTO, 1981, p.80) a necessidade de se considerar a importância do mar, em especial do Atlântico Sul, devido aos seus aspectos estratégicos, como podemos verificar nas palavras de Golbery:

Ora, se assim considerarmos a realidade dos fatos e a posição singular do território brasileiro no grande conflito da hora presente em que se defrontam, realizando a clarividente profecia de Tocqueville, os EUA e a Rússia, forçoso é reconhecer que a segurança e a defesa do Nordeste, do estuário Amazônico e do Atlântico Sul são ônus que recaem em nós muito acrescidos agora em consequência daquele antagonismo tremendo. Não há para nós alternativa outra senão aceitá-los conscientemente – pois de forma alguma poderíamos abrir mão de deveres que são exclusivamente nossos, como o da defesa da integridade do território nacional e não menos o da segurança do Atlântico Sul ao qual estão vinculadas a nossa prosperidade e, sem dúvida, a nossa sobrevivência (SILVA, 1957, p.52).

Em tais palavras subentende-se o despertar para uma maior mentalidade marítima, entretanto, sem desfocar do interesse principal que era o de manter incólume a integridade do território brasileiro. Golbery chama a atenção para a preservação do hemisfério interior, área circundada com raio de 10 mil quilômetros centrado na América do Sul. Essa área abrangia todo o Atlântico Sul, Caribe, a costa ocidental da África e o norte da Antártica e, dessa forma, representaria “de fato a fronteira decisiva da segurança sul-americana” (SILVA, 1967, p.82).

⁷ A Doutrina Básica da Marinha define o Poder Nacional como sendo a capacidade que tem o conjunto dos homens e dos meios que constituem a Nação, atuando em conformidade com a vontade nacional, para alcançar e manter os objetivos nacionais (BRASIL, 2014).

⁸ Concebida pelo Almirante Russo Sergei Gorshkov. A Doutrina buscava a paridade naval com a marinha dos EUA, para disputar com ela a hegemonia global, para isso, previa intensa construção naval e a localização de bases navais e pontos de apoio logísticos em diversas áreas do globo.

Percebe-se que Golbery via o mar como uma barreira a uma suposta ameaça comunista. Para isso, depreende-se que o seu pensamento insinuava o fortalecimento do Poder Naval no intuito de que o Brasil pudesse exercer o papel de protagonista na segurança do Atlântico Sul sem, contudo, deixar de atender os interesses e necessidades estratégicas dos Estados Unidos da América (EUA), como transparece nas suas seguintes palavras:

Se a geografia atribuiu à costa brasileira e a seu promontório nordestino um quase monopólio de domínio no Atlântico Sul, esse monopólio é brasileiro, deve ser exercido por nós exclusivamente, por mais que estejamos, sem tergiversações, dispostos a utilizá-lo em benefício de nossos irmãos do norte a que nos ligam tantos e tão tradicionais laços de amizade e de interesses, e em defesa ao mesmo tempo da civilização cristã que é a nossa, contra o imperialismo comunista de origem exótica (SILVA, 1957, p.52).

Pode-se também perceber que, para Golbery (1957), o saliente nordestino era de grande valor para a segurança nacional, representando um ponto focal no Atlântico Sul, do qual o Brasil poderia tirar proveitosa vantagem a fim de contribuir para que as extensas costas fossem defendidas de ameaças externas (SILVA, 1957, p.65-66).

Já para Meira Mattos, focado na questão da ocupação da região amazônica, o fortalecimento marítimo brasileiro no Atlântico Sul era visto como um pilar para a segurança daquela região, visando evitar a penetração e a ingerência estrangeira através da foz do rio Amazonas e, com isso, por em prática uma política de integração alicerçada na cooperação entre os Estados fronteiriços (KELLY, 1984). Presume-se que seu pensamento se desenvolveu ao redor de dois centros de gravidade: a força continental representada pela região amazônica e a atração marítima oferecida pelo Atlântico Sul. Com relação a este último, afirma que

Devemos chegar ao fim do século XX com um dispositivo militar de segurança, garantindo nossa utilização das rotas marítimas e áreas do Atlântico Sul e aí criando uma dissuasória força estratégica de alta mobilidade (MATTOS, 2011, p.142).

Entretanto, para possibilitar o desempenho dessas funções de segurança, Meira Mattos defende uma aproximação do Brasil com os países de língua portuguesa da costa atlântica africana, a fim de juntarem-se aos demais países do Cone Sul para garantia de seus interesses no oceano austral (MATTOS, 2011, p.290).

Apesar de reconhecer a importância do mar, a continentalização sul-americana era sua ambição. Ao fazer menção à teoria do quociente de maritimidade⁹ de Backheuser, Meira Mattos apregoava que o Brasil era um Estado do tipo misto, continental-marítimo, com predominância continental. Analisemos suas palavras a respeito:

A política brasileira viveu até bem poucos anos quase que indiferente ao seu destino de país misto, esquecida das imensas áreas interiores, acentuando-se nos esforços da administração pública apenas o lado de sua maritimidade (MATTOS, 2011, p.104).

Donde podemos concluir que, para o autor, as políticas voltadas para um desenvolvimento marítimo já seriam supostamente satisfatórias, cabendo ao Estado priorizar políticas voltadas para o interior. Revelava-se, assim, uma tendência discreta, e não comprovadamente intencional, de priorizar o espaço terrestre em detrimento do marítimo.

Assim como Meira Mattos, Therezinha de Castro dedicava seus estudos e trabalhos destacando a importância do domínio brasileiro na Amazônia, pois, através de seu complexo hídrico, seria possível viabilizar a integração e a ocupação do território e, posteriormente, a consolidação da posição do país dentro do conjunto regional da América do Sul. Isso se dava, segundo ela, pela posse exclusiva da foz do rio Amazonas (FREITAS, 2004). Therezinha, entretanto, não restringiu sua contribuição geopolítica à vertebração da massa continental brasileira. Sua obra também sugeria a importância do mar:

Observa-se, no entanto, que de todos os países da América do Sul é o Brasil o que mais necessita de um grande e poderoso desenvolvimento marítimo e correspondente influência transatlântica, para base de sua expansão econômica e comercial, e garantia de uma desafogada liberdade de movimentos do seu tráfego através dos mares. Ora, uma das principais consequências políticas dessa atividade marítima seria, pela frequência das comunicações, a ligação de todo um disperso grupo de territórios da mesma língua, isto é, da língua portuguesa (CASTRO, 1999, p.109).

Podemos observar que Therezinha prima pelo desenvolvimento do comércio marítimo brasileiro que, por sua vez, geraria influência no Atlântico Sul sugerindo, dessa feita, uma aproximação com o continente africano, em especial, com os Estados lusófonos.

⁹ Mede a relação das fronteiras terrestres com as marítimas (MATTOS, 2001, p.103).

Nesse contexto da garantia da circulação marítima, surge sua concepção geoestratégica¹⁰ baseada na cooperação para a segurança no Atlântico Sul evidenciando a importância da Antártica, pois poderia “se transformar em uma porta de entrada, através da qual um inimigo, estabelecendo uma cabeça-de-ponte, poderá envolver o Cone Sul” (CASTRO, 1999, p.364). E por esse motivo, as rotas estratégicas do Cabo da Boa Esperança e do Estreito de Magalhães, que permitem acesso do tráfego marítimo brasileiro ao Oriente e ao Pacífico respectivamente, ficariam comprometidas (KELLY, 1984).

Assim, ao findarmos este capítulo, podemos constatar que efetivamente existiram pressupostos ideológicos que, com pouca divergência, balizaram os pensamentos geopolíticos brasileiros no passado. Eles tinham como fundamentos a integração e a ocupação do imenso território brasileiro, preocupações indubitavelmente herdadas dos colonizadores portugueses.

A metodologia científica em que se basearam os primórdios do pensamento geopolítico brasileiro foi a da escola alemã introduzida por Ratzel, claramente voltada para a valorização do território e seus recursos. A partir do término da 2ªGM acrescentaram-se às preocupações dos principais geopolíticos as questões sobre a segurança nacional em função da Guerra Fria. Essas questões suscitaram a importância do mar e, por isso, alguns pontos dos pensamentos geopolíticos convergiram para a segurança marítima no Atlântico Sul dos quais merecem destaque: a necessidade de proteção da foz do rio Amazonas, a importância do Promontório Nordestino Natal-Dakar e demais pontos focais, a preocupação com as rotas marítimas de comércio e a percepção da necessidade de uma cooperação regional no Atlântico Sul com os países africanos da Costa Leste da África e sul-americanos.

¹⁰ Política de segurança quando estabelecida com base ou fundamento nos fatores geográficos, ou seja, uma Geopolítica de segurança (TOSTA, 1984, p.33).

4 A AMAZÔNIA AZUL

Ao final da década de 80, vários acontecimentos, tais como o fim da Guerra Fria, contribuíram para a intensificação do processo de globalização, gerando impactos e alterando paradigmas cujos efeitos foram sentidos no Brasil (PECEQUILO, 2005, p.26). Abriram-se, então, oportunidades para pensamentos geopolíticos voltados não apenas para a valorização dos espaços físicos e do poder militar, para se contrapor a outro Estado. As “novas geopolíticas” enfatizavam outras variáveis como as econômicas, sociais, culturais e tecnocientíficas (VESENTINI, 2004, p.9-11). Entretanto, essas transformações mundiais também fizeram emergir as chamadas “novas ameaças”¹¹ (PECEQUILO, 2012). Paralelamente a esses processos de transformações, surgiu a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNUDM). Após um longo período de debates sobre questões marítimas, a convenção foi aprovada pelo Congresso Nacional, em 1987, tendo sido ratificada , em 1988 e promulgada pelo Decreto n. 1.530, de 22 de junho de 1995.

A CNUDM pretende solucionar imbróglios antigos¹² referentes ao direito do mar tendo, como principais objetivos, a facilitação das comunicações internacionais marítimas e a delimitação dos espaços marítimos dos Estados. Além disso, estabeleceu direitos e deveres para promover o uso dos seus recursos e a preservação do meio marinho. A consecução desses objetivos traria um equilíbrio na ordem econômica mundial e, em particular, atenderia os interesses e as necessidades especiais dos países em desenvolvimento, quer costeiros quer sem litoral (BRASIL, 1995). Essa delimitação dos espaços marítimos fez com que o Estado

¹¹ Fenômenos ligados à interdependência e transnacionalização [Globalização]. Relacionam-se ao terrorismo, as epidemias de saúde, as tragédias humanitárias (genocídio, pobreza, extrema), o tráfico de drogas, pessoas, armamentos, riscos ambientais, pirataria e, mais recentemente, as guerras cibernéticas (PECEQUILO, 2012).

¹² Os países desenvolvidos, em especial os EUA, não estavam dispostos a reconhecer um mar territorial que se estendesse além de três milhas, pois principalmente, sob o ponto de vista militar, alegava-se que essa proposição afetava o princípio de liberdade dos mares, restringido o comércio marítimo ou as comunicações internacionais. A preocupação era, na realidade, com a redução da mobilidade das Forças Navais em certas áreas marítimas, como por exemplo, os estreitos internacionais considerados de grande importância estratégica para aqueles Estados (LONGO, 2012, p.21).

brasileiro iniciasse uma corrida para consolidar sua soberania no Mar Territorial¹³ (MT) e garantir seus direitos previstos de soberania e jurisdição na Zona Econômica Exclusiva¹⁴ (ZEE) e na Plataforma Continental¹⁵ (PC).

Entretanto, a PC somente poderia ser reivindicada caso fosse submetida, à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), uma proposta brasileira indicando os seus limites externos, de acordo com o preconizado no artigo 76 da CNUDM (BRASIL, 1993). Para tanto, foi necessário um árduo trabalho de pesquisa, ora denominado de Projeto de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira¹⁶ (LEPLAC), cujos resultados, segundo a Diretoria de Hidrografia e Navegação¹⁷ (DHN), permitiram concluir que o Brasil tem uma área de ZEE de 3,6 milhões de km², além de uma extensa área de PC que, acrescida à ZEE, representa uma área de 4,5 milhões de km² (ANEXO A – Os Espaços Marítimos da Amazônia Azul). Isto significa dizer que o Brasil incorporará uma área marítima que é um pouco maior que a metade da área continental de nosso território, de 8,5 milhões de km², onde exercerá direitos de soberania e jurisdição no que diz respeito à exploração e ao aproveitamento dos recursos naturais e exploração de recursos minerais marinhos.

A importância das informações geradas pelos resultados do LEPLAC despertou a percepção do Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, Comandante da Marinha à época, sobre o enorme potencial daquela área e a tácita necessidade de resguardá-la. Isso pode ser constatado em seu artigo publicado na Folha de São Paulo, em 2004, quando mencionou, pela primeira vez, o conceito de “Amazônia Azul”:

Há uma outra Amazônia cuja existência é, ainda, tão ignorada por boa parte dos brasileiros quanto foi aquela [Amazônia] por muitos séculos. Trata-se da “Amazônia Azul”, que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica. Seria por todas as

¹³ Cf. Art. 2 e 3da Lei 8617/93 de 4 de janeiro de 1993.

¹⁴ Cf. Art. 6, 7 e 8 (Ibdem).

¹⁵ Cf. Art. 11, 12 e 13 (Ibdem).

¹⁶ O LEPLAC é um projeto da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) que estabelecerá o limite exterior da plataforma continental, além das 200 milhas, com base na aplicação dos critérios do artigo 76 da CNUDM (MARINHA DO BRASIL, 1989).

¹⁷ <https://www1.mar.mil.br/dhn/>

razões, conveniente que dela cuidássemos antes de perceber-lhe as ameaças. (CARVALHO, 2004).

Podemos notar, nas palavras do AE Guimarães Carvalho, uma conotação geopolítica quando enfatiza a importância dos recursos contidos no espaço marítimo e a preocupação em defendê-lo de ameaças, coadunando com as variáveis “espaço” e “posição” da Geopolítica clássica. A criação do conceito de “Amazônia Azul”, a priori, insinuaria uma contraposição às ideias da EGB; entretanto, perceberemos que transcenderá essa assertiva.

De fato, o conceito de “Amazônia Azul” deixa transparecer uma contraposição aos pensamentos geopolíticos brasileiros quando o Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal (2006) afirma que a corrida para o interior do continente, visando a sua ocupação a oeste e o preenchimento dos vazios demográficos, estaria encerrada. Caberia, então, “o direcionamento das energias nacionais para a incorporação do nosso território a leste, o grande mar que nos pertence”, promovendo o uso sustentado dos seus recursos (VIDIGAL *et al*, 2006, p.18).

Ainda segundo o Almirante, as ideias geopolíticas brasileiras do século passado cometeram um “abandono do mar por erro e por opção” e que o conceito de “Amazônia Azul” é um “movimento de retorno efetivo ao destino marítimo brasileiro”, devendo ser incentivado para influenciar a política nacional para os seus objetivos (VIDIGAL *et al*, 2006, p.30).

Nesse contexto, o Almirante Ilques Barbosa Junior (2012) evidencia o entendimento de que a importância dos espaços oceânicos exige uma quebra de paradigmas do saber humano, de forma que se desvencilhe dos estudos tradicionalmente voltados para o continente. Para ele, grande parte dos geopolíticos brasileiros, fortemente focados no ambiente terrestre, apresentaram conceitos de difícil aplicação aos espaços marítimos, o que depreendeu a necessidade de se priorizar os estudos referentes à Oceanopolítica¹⁸, cujo

¹⁸ Envolve o Estado como elemento central para a adoção de decisões soberanas, considerando os espaços oceânicos, sobre o destino de sua população, assim como nas relações de poder com outros Estados e, considerando a conjuntura político-estratégica internacional, com os demais atores das relações internacionais (BARBOSA JUNIOR, 2012, p.219).

aprofundamento aperfeiçoará as políticas nacionais relacionadas aos oceanos (BARBOSA JUNIOR, 2012, p.217).

Não resta dúvida que, ao analisarmos as palavras dos Almirantes Guimarães Carvalho, Vidigal e Ilques, perceberemos que se fundamentam na geografia dos espaços marítimos brasileiros e demonstram um claro pensamento de teor geopolítico, principalmente quando fica evidenciado o objetivo de orientar a política para as causas marítimas.

Assim sendo, podemos afirmar que o conceito “Amazônia Azul” é, sim, um contraponto ou, pelo menos, uma refutação à base das ideias geopolíticas difundidas no passado. Entretanto, essa “Geopolítica da Maritimidade”, ou seja, o “retorno para o mar”, como propôs o Almirante Vidigal, não significa um fim em si mesmo e, muito menos, o abandono de nossos problemas no continente. Significa antes, diante do impulso gerado pela globalização, um complemento às geopolíticas do passado com pensamentos contemporâneos, em que a busca pela compreensão da dependência do mar para o desenvolvimento de todo o país não poderá se furtar das variáveis econômicas e, principalmente, das científico-tecnológicas. Corroborar com essa linha de raciocínio Ademar Seabra da Cruz Júnior (2012), quando diz:

Não se trata de meramente reproduzir para a fronteira marítima brasileira e para a “Amazônia Azul”, o modelo já sobejamente explorado de aproveitamento da “fronteira Oeste” brasileira. Trata-se sim de considerar recursos marítimos como elemento indutor, mas jamais determinante, do desenvolvimento tecnológico e da diversificação produtiva brasileira. Recursos marinhos somente se tornam economicamente significativos na medida em que permitem o desenvolvimento dos setores não tradicionais e de alto potencial de inovação, pesquisa e desenvolvimento e depósito de patentes da economia brasileira. (CRUZ JÚNIOR, 2012, p.113)

Em outras palavras, o que se almeja derivar do conceito de “Amazônia Azul” fica sintetizado nas palavras do Almirante Reginaldo Gomes Garcia dos Reis (2014) quando diz que “A Amazônia Azul representa o desafio de projetar sonhos de desenvolvimento e de alcançar outros patamares para as futuras gerações de brasileiros” (REIS, 2014, p.30).

Observamos, então, que o conceito de “Amazônia Azul” não tem sentido se for usado, tão somente, para neutralizar a valorização do espaço terrestre pela EGB. Será

necessário, também, atrelá-lo ao desenvolvimento do país buscando inculcar essa mentalidade na sociedade de modo a consolidar a percepção de que não será possível alcançar o crescimento sem olhar para o mar.

Nesse sentido, Barbosa Junior (2012) analisou a importância da Amazônia Azul sob a perspectiva de vertentes, cada uma delas agrupando, separadamente, as atividades econômicas, ambientais, científicas e de soberania nacional (BARBOSA JUNIOR, 2012, p.224). Dessa forma, interpretamos que conseguiu dar maior sentido ao conceito perante a sociedade, ao abordar temas que são interessantes e, sobretudo, por estarem inseridos no contexto das “novas geopolíticas”. Ao atrair a intelectualidade civil e a população para compartilhar o conceito de “Amazônia Azul”, desvinculando-o de um pensamento exclusivo da MB, entendemos que Barbosa Júnior buscou potencializar a influência de uma “Geopolítica da Maritimidade” sobre a política nacional.

Compreendida a mensagem por trás do conceito de “Amazônia Azul”, partiremos agora para a identificação das ideias-força que estão inseridas em cada uma de suas vertentes.

A história da humanidade possui íntima ligação com as possibilidades oferecidas pelo mar. Em função do incremento do intercâmbio comercial, fruto da globalização, as perspectivas para o século XXI são de aumento da importância dos espaços marítimos (FERREIRA, 2014, p.84). Isso faz evidenciar o quanto é importante e prioritária a vertente econômica da Amazônia Azul, cujo fundamento está sustentado em dois pilares: comércio por via marítima e exploração de recursos naturais. É o que podemos observar a seguir:

A economia mundial respira por via marítima, e o Brasil – ao contrário do que pensam alguns – depende do mar para sobreviver. Pelo mar passam 95% de nosso comércio exterior e quase todo o petróleo (inclusive derivados) que importamos, e do mar são extraídos 83% do petróleo que produzimos (PESCE, 2012, p.89).

Podemos notar nas palavras do Professor Pesce (2012) que sua menção ao “ouro negro” não é à toa, pois cerca de 46% da matriz energética brasileira é proveniente do petróleo e do gás. A maior parte da produção de ambos está situada nas bacias sedimentares

localizadas na Amazônia Azul, sendo a Bacia de Campos, sozinha, responsável por 75% da produção nacional (TERRA, 2009, p.202).

Entretanto, petróleo e gás não são as únicas riquezas que podem ser exploradas no mar. A distribuição desigual de recursos minerais nos continentes, e as limitações impostas pelas leis ambientais, vêm aumentando o interesse e ampliando as perspectivas quanto à futura importância econômica dos nódulos polimetálicos¹⁹. Esses nódulos ocorrem geralmente a grandes profundidades, algo em torno de 4.000 metros, sendo que existem vários afloramentos em regiões adjacentes à costa brasileira (FERNANDES, 2013).

Restou, ainda, fazer referência à atividade pesqueira. O Brasil, apesar do seu extenso litoral, tem baixa piscosidade, pois as condições oceanográficas reduzem a quantidade de nutrientes na superfície do mar nessa região. Dessa forma, o mar brasileiro é, de modo geral, bastante pobre, havendo processos de ressurgência²⁰ pontuais e em determinadas épocas do ano (FERNANDES, 2013).

As palavras de Pesce (2012) evidenciam também o nosso “calcanhar de Aquiles”. O mundo depende do mar e o Brasil não poderia ser diferente. Cerca de 120 bilhões de dólares é o que o país movimenta com o seu comércio e, como vimos, 95% desse montante se dá pela via marítima. Perde-se, pelo menos, sete bilhões de dólares por ano²¹ por não termos capacidade própria de transporte marítimo (VIDIGAL *et al*, 2006, p.115).

Logo, possuir uma marinha mercante competitiva, uma capacidade de construção naval e uma adequada infraestrutura portuária são fatores essenciais para o desenvolvimento da economia e do comércio exterior, o abastecimento doméstico eficiente e a defesa dos interesses soberanos do Brasil, quando se fizer necessário (FERNANDES, 2013).

¹⁹ São concreções ricas em metais de valor econômico, tais como manganês, cobre níquel e cobalto (FERNANDES, 2013).

²⁰ Acontece quando as águas mais quentes, que estão mais próximas da superfície do mar, são arrastadas pelos ventos. Com isso as águas mais frias vêm para regiões próximas da superfície, trazendo com elas inúmeros organismos, como o fitoplâncton. Esse fenômeno pode intensificar a atividade pesqueira na região da costa.

²¹ O desperdício de divisas deve-se aos elevados dos custos de capital, operacionais e de viagem no Brasil que, contabilizados, tornam o custo total diário do navio de bandeira brasileira, aproximadamente, o dobro dos de bandeira estrangeira (FERNANDES, 2013).

Dessa forma, podemos concluir que a vertente econômica da Amazônia Azul, caso devidamente explorada, poderá tornar-se a “locomotiva” que vai impulsionar o desenvolvimento nacional. Apesar da sua potencialidade econômica explícita, em estado bruto, esse potencial precisa ser convertido em poder real, por meio de políticas adequadas por parte do governo brasileiro. Obviamente, toda essa riqueza necessitará ser resguardada em função de sua vulnerabilidade, aflorando, assim, a importância da proteção da Amazônia Azul como parte integrante da segurança marítima no Atlântico Sul.

Assim, evidencia-se a importância da vertente de soberania nacional, a qual possui alto envolvimento com a segurança marítima. Por se tratar de um meio contínuo, sem barreiras naturais, o mar apresenta oportunidades e, ao mesmo tempo, ameaças. Dentre elas, destacam-se as que abrangem as atividades do crime organizado, a pirataria, o terrorismo, a pesca ilegal e a poluição ambiental. Como oportunidades, surge todo o tipo de cooperação possível como, por exemplo, aquelas voltadas para o acompanhamento do tráfego marítimo e as zonas de cooperação no Atlântico Sul (BARBOSA JUNIOR, 2012, p.227-228).

A Doutrina Básica da Marinha (DBM) ainda ressalta que a defesa da Amazônia Azul não deve limitar-se às operações no seu interior, devendo as forças adversas serem dissuadidas muito além dos limites dos espaços marítimos brasileiros. Essa defesa depende um adequado emprego do trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença (BRASIL, 2014), ficando evidente a percepção de que não bastarão, apenas, sistemas para acompanhamento do tráfego marítimo. A “Quarta Dimensão Estratégica²²”, ao ampliar os horizontes da Geopolítica, evidencia a ideia síntese da “Terra controlada da Terra”, ou seja, o uso das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) (REIS, 2014, p.39) as quais poderão ser empregadas para buscar o incremento da Consciência Situacional Marítima²³ (CSM).

²² Seria uma nova dimensão da estratégia, além da naval, terrestre e aérea, em função dos recursos e possibilidades disponibilizadas pelo avanço da tecnologia espacial

²³ A Consciência Situacional Marítima (CSM) é a efetiva compreensão de tudo que está associado ao meio marinho que pode causar impacto na defesa, na segurança, na economia e no meio ambiente do entorno

Nesse sentido, a fim de complementar a CSM, serão necessárias, também, políticas para o fortalecimento do Poder Naval para que possa contribuir para garantia de mobilidade e presença na Amazônia Azul, assim como nos espaços marítimos do Atlântico Sul.

Associando as ideias proferidas por Barbosa Junior aos conceitos preconizados na DBM, podemos verificar que a vertente da soberania nacional tem como propósito a proteção dos recursos naturais da Amazônia Azul e das linhas de comunicação marítimas. Essa proteção se materializa ao consubstanciar o Poder Naval e a CSM, de forma a permitir uma ação eficiente contra “novas ameaças” que ponham em risco a vertente econômica. Dessa forma, fica nítida a necessidade de se adequar o Poder Naval, diversificando o seu emprego para que possua a capacidade de se contrapor a todos os tipos de ameaças e de dispor de um sistema de gerenciamento que permita a ampliação da CSM.

Mediante as demandas tecnológicas geradas pelas duas vertentes anteriores, surge a vertente científica da Amazônia Azul. Ela irá propiciar o conhecimento necessário para viabilizar a exploração eficiente dos recursos naturais, assim como para contribuir para o desenvolvimento e aprimoramento dos meios e sistemas inerentes à segurança marítima (FLORES, 1972, p.89).

Por fim, a vertente ambiental abará a preocupação com o desenvolvimento sustentável da Amazônia Azul com o objetivo de evitar a degradação de ecossistemas, o comprometimento dos recursos naturais, em função de uma exploração predatória, e a poluição dos espaços marítimos (COSTA, SOLA, 2012, p.177).

Ao findarmos o quarto capítulo, identificamos nos estudos de pensadores, militares e civis, que o conceito de “Amazônia Azul” possui implicitamente uma correlação com a Geopolítica, fruto da importância geográfica que representa para o Brasil, evidenciada

estratégico. É a formação da percepção advinda do processamento de dados disponíveis que podem afetar as Linhas de Comunicações Marítimas (LCM), a exploração e o aproveitamento dos recursos no mar; o meio ambiente; a soberania nas AJ; e a salvaguarda da vida humana no mar na região de responsabilidade de Busca e Salvamento (Search and Rescue - SAR), resultando em informações acuradas, oportunas e relevantes (BRASIL, 2014).

pela magnitude de seus espaços marítimos e pela potencialidade de seus recursos. O esforço da MB na disseminação do conceito de “Amazônia Azul” tem como objetivo o despertar para a maritimidade sem, contudo, ser uma mera refutação aos pensamentos geopolíticos brasileiros do passado. O conceito vem, na verdade, complementá-los ao trazer visões contemporâneas conhecidas como “novas geopolíticas”, sugerindo, no caso da segurança marítima, preocupações que não são necessariamente de natureza militar, tais como as “novas ameaças”, fazendo-nos depreender a necessidade de meios para contrapô-las.

Outro ponto trata da parceria da sociedade como questão fundamental para difusão do conceito, haja vista que encorpa e potencializa o efeito de orientar políticas que privilegiem o desenvolvimento do Poder Marítimo. Dessa forma, sobressaltam as quatro vertentes já mencionadas da Amazônia Azul: A econômica, a de soberania nacional, a científica e a ambiental, todas inter-relacionadas e interdependentes.

5 FATORES CONDICIONANTES DO PODER MARÍTIMO

Como foi feito na introdução do nosso trabalho, invocaremos, uma vez mais, Mahan para tomarmos emprestados os conceitos geopolíticos encerrados em sua teoria. Dessa forma, ao interpretá-la, estaremos em condições de selecionar alguns aspectos relevantes do Poder Marítimo brasileiro. Esses aspectos serão utilizados para que possamos demonstrar que as políticas e estratégias relacionadas a eles derivaram, de alguma forma, dos conceitos da EGB e do conceito de “Amazônia Azul”.

Segundo Mahan, o desenvolvimento de um Poder Marítimo fundamenta-se em cinco fatores condicionantes, sendo três deles diretamente ligados ao “espaço” do Estado: a posição geográfica, a configuração da costa e a extensão territorial. O primeiro fator refere-se à posição do Estado em relação às rotas comerciais marítimas associadas à mobilidade estratégica, ou seja, a facilidade de concentração e dispersão de suas forças navais. O segundo faz alusão à qualidade dos portos e do acesso às águas interiores, possibilitando a permeabilidade do espaço terrestre. O terceiro valoriza a quantidade e qualidade da distribuição da população sobre o espaço (TOSTA, 1984, p.40-41). Os dois fatores condicionantes restantes remetem à mentalidade marítima. Um deles trata do caráter nacional, o qual depreende vocação e dedicação às ocupações marítimas, em especial, as que estimulem o intercâmbio comercial. É complementado pelo caráter governamental, que adota políticas que visam o favorecimento do desenvolvimento do poderio marítimo, especialmente o Poder Naval.

Destarte, cumpridos os cinco fatores condicionantes, teoricamente propiciarão as melhores condições para que um Estado se faça ao mar, com tendência ao sucesso (FLORES, 1977, p.88). Entretanto, Mahan impunha como requisitos para esse sucesso a manutenção da continuidade do comércio marítimo, ou seja, uma Marinha mercante que pudesse impulsionar o crescimento econômico, em um ambiente de segurança marítima garantido por um Poder

Naval que impusesse a sua mobilidade por meio de bases estratégicas (TOSTA, 1984, p.39-42).

Logo, podemos depreender dessas palavras que existe uma tácita necessidade de se desenvolver a mentalidade marítima brasileira. Associado a isso, o Brasil carecerá de um Poder Naval, adequado e aparelhado, que esteja associado a um conjunto de políticas, estratégias e doutrinas com o objetivo de estabelecer uma segurança marítima em seu entorno.

Diante de tal conclusão, selecionamos as políticas relacionadas à mentalidade marítima, ao aparelhamento do Poder Naval e à segurança marítima no Atlântico Sul, a fim de demonstrarmos, no próximo capítulo, se as mesmas derivaram-se ou originaram-se, de alguma forma, dos conceitos de “Amazônia Azul” e da EGB.

6 ORIGENS DAS POLÍTICAS RELACIONADAS AO PODER MARÍTIMO

Neste capítulo buscaremos demonstrar que a consubstanciação das ideias e pensamentos apregoados pela EGB e pela “Geopolítica da Maritimidade”, exortada no conceito de “Amazônia Azul”, originou, ao longo do tempo, a formulação de políticas ou doutrinas sobre elementos do Poder Marítimo, especificamente: a mentalidade marítima, o aparelhamento do Poder Naval e a estratégia de segurança brasileira no Atlântico Sul.

A moldura temporal desta análise estará situada entre o fim da 2ªGM e os dias atuais, haja vista que evidenciará um período de transição da ordem mundial que, certamente, levou a mudanças de políticas, estratégias e doutrinas, no tocante ao Poder Marítimo.

6.1 Políticas sobre a Mentalidade Marítima

Ao compararmos o “espaço” e a “posição” de Brasil e EUA, sob a perspectiva dos três primeiros fatores condicionantes de Mahan, identificaremos algumas similaridades. Ambos os países estão situados em rotas privilegiadas de comércio marítimo. Os EUA estão entre os grandes fluxos do Atlântico Norte e Pacífico. No caso brasileiro, fulgura o Atlântico Sul cuja importância foi soerguida na época dos “superpetroleiros”, durante os anos 70 do século passado, em função da primeira crise do petróleo e da interrupção do Canal de Suez (COUTAU-BÉGARIE, 1985, p.52). Também se percebe a crescente importância desse oceano no cenário geopolítico mundial, quando constatamos a presença, pela posse de suas ilhas²⁴ ao longo da Dorsal Atlântica, dos ingleses e norte-americanos. Estes últimos, inclusive, reativaram a sua Quarta Frota²⁵. Além deles, China e Índia aumentaram sobremaneira seus

²⁴ Ilhas de Ascensão (Ingleses compartilham a Base Aérea com os EUA), Santa Helena, Tristão da Cunha, Gough, Georgias do Sul, Sandwich do Sul, Orcadas do Sul, Shetlands do Sul e Malvinas (CASTRO, 1996).

²⁵ Divisão da Marinha dos Estados Unidos da América responsável por operações no Atlântico Sul. Foi restabelecida em 2008.

investimentos nos Estados ribeirinhos do Atlântico visando explorar suas potencialidades de mercado, recursos energéticos e matérias-primas (PECEQUILO, 2012, p.168-169).

Além de suas posições estratégicas privilegiadas, Brasil e EUA estão entre os maiores países em extensão territorial. Ademais, suas costas são notoriamente favoráveis ao desenvolvimento de portos e possuem bacias hidrográficas que facilitam a penetração no continente. Entretanto, ao compararmos esses países sob a perspectiva dos fatores voltados para a mentalidade marítima, essas semelhanças desvanecem (CASTRO, 1996, p.15).

Os EUA reconsideraram a sua política isolacionista e de autossuficiência, ao perceber, orientados pelos ensinamentos de Mahan, o quão importante para o desenvolvimento era valorizar os caminhos marítimos, pois com eles viriam o crescimento econômico, cultural e político em função dos grandes mercados que poderiam ser alcançados. Dessa forma Mahan, com sua teoria, logrou incutir a mentalidade marítima no povo e nos governantes norte-americanos. Já no Brasil, como vimos anteriormente, a tendência de valorização do território, herdada dos colonizadores, acabou sendo fomentada pela EGB que direcionou suas ideias para o desenvolvimento do interior do continente. Assim, depreendemos que tais ações contribuíram para mitigar a mentalidade marítima do povo, e das lideranças políticas, como demonstrado nas palavras abaixo:

No Brasil, pode-se apontar que os conceitos geopolíticos de Mackinder influenciaram a formulação de Políticas e Estratégias relacionadas com a ocupação do nosso interior, o *Hinterland*. Decorre desses conceitos, a atribuição de prioridade para a construção de sistemas de transportes, onde temos o predomínio dos modais rodoviários e, em menor dimensão, os ferroviários. Pouco foi destinado a sistemas modais hidroviários. As dificuldades do sistema portuário, a construção de usinas hidroelétricas, até mesmo de pontes, que impedem a passagem de navios e embarcações ilustram a influência da Teoria do Poder Terrestre na vida nacional. (BARBOSA JUNIOR, 2012, p.209-210)

Barbosa Junior faz referência às políticas formuladas na gestão de Getúlio Vargas (a chamada “Marcha para o oeste”) e de Juscelino Kubitschek (com seu “Plano de Metas”), que se estenderam, como objetivo de Estado, ao longo de sucessivos governos. Essas políticas consideravam a necessidade de adoção de estratégias de interiorização, valorização do

território e de ocupação dos vazios demográficos (FREITAS, 2004, p.17), conceitos amplamente apontados pelos pensamentos da EGB.

Diante de tais assertivas, notamos que o Brasil possui os fatores condicionantes, citados por Mahan, para desenvolver-se através do mar, no entanto a sua mentalidade marítima não é suficientemente sofisticada (FLORES, 1977, p.95). Todos os fatores relativos ao “espaço” compelem o país para o mar, porém, se não são fundamentados em uma sólida vocação marítima do povo e na vontade política do governo, o Estado tenderá para a estagnação ou o colapso (FLORES, 1977, p.88).

Ao refletirmos sobre a “Marcha para o Oeste”, Plano de Metas, Projeto Calha-Norte, dentre outros cuja inspiração veio da EGB, percebemos que o equilíbrio, ora teorizado por Backheuser, Mario Travassos e Meira Mattos, na verdade nunca existiu. Quando definiram o Brasil como país misto, ou seja, balanceado entre as “forças continentais e suas atrações marítimas”, tinham consciência de que o desenvolvimento deveria ser pautado numa harmoniosa relação entre a formulação de políticas, tanto para o território quanto para o mar, entretanto, ao identificarmos o objetivo daqueles projetos verificamos que isso não aconteceu.

Dessa forma, podemos citar a implementação do Programa de Mentalidade Marítima (PROMAR) como resultado do clamor pelo “um retorno a maritimidade” incutido no conceito de “Amazônia Azul”. Tal Programa faz parte da estratégia da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) reavivada²⁶ pelo Governo Federal em 2005. Tem como propósito o aumento da mentalidade marítima brasileira a fim de contribuir para o equilíbrio na formulação de políticas terrestres e marítimas. O PROMAR vem incentivando palestras, exposições e edição de livros como “O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro” e “A Importância do Mar na História do Brasil”, ambos do Ministério da Educação. Além disso, propõe a inclusão de temas marítimos nos currículos dos ensinos fundamental e médio.

²⁶ Cf. Decreto 5.377 de 23 de fevereiro de 2005.

Fica-nos demonstrada, dessa forma, que a degradação da mentalidade marítima ao longo do tempo foi, em parte, derivada de políticas inspiradas nos pensamentos da EGB. Em contrapartida, existem políticas que tentam reverter a tendência de redução dessa mentalidade, boa parte delas, originadas das ideias e prescrições advindas do conceito de “Amazônia Azul”, ou melhor, da “Geopolítica da Maritimidade”.

6.2 Políticas sobre o aparelhamento do Poder Naval

Verificamos que a EGB passou a dispensar sua atenção para as questões marítimas após a 2ªGM quando a segurança do Atlântico Sul cresceu em importância em função da Guerra Fria. Para Golbery, a manutenção das vias de comunicações marítimas foi entendida como uma obrigação brasileira de assumir o seu papel de destaque na segurança coletiva do Atlântico Sul “sem escapar a sombra possante da grande nação irmã do norte” (SILVA, 1957, p.47) o que acabou derivando uma relação de influência norte-americana sobre o Brasil que perdurou até 1977. Essa política de aproximação militar com os EUA, após a 2ªGM, sugerida pela EGB, materializou-se com a já atuante Missão Norte-Americana²⁷, contratada em 1922, e com os Planos de Ajuda Militar²⁸ e o Acordo Militar²⁹ de 1952 (FERNANDES, 2013, p. II-4). A consequência desse longo período sob a influência norte-americana foi o desenvolvimento do nosso Poder Naval sob forte concepção antissubmarino (A/S):

A indiscutível realidade e evidente fato geoeconômico da dependência do desenvolvimento brasileiro do tráfego comercial marítimo e a certeza, traumáticamente desenvolvida, de sua vulnerabilidade aos submarinos, implacável e eficaz “negador” do uso dos mares, hão de ter contribuído para o desenvolvimento da capacidade *anti-submarino* (sic) da força naval brasileira. É claro, hoje como antes, que esta capacidade *anti-submarino* (sic) atendia a propósitos ocidentais do conflito Leste-Oeste. (VIANNA FILHO, 1995, p.70)

²⁷ Visava criar as condições da expansão da Esquadra brasileira que, obviamente, teria nos EUA seu fornecedor e parâmetro tecnológico e o Brasil como consumidor de modelos e itens da indústria norte-americana (VIDIGAL, 1985).

²⁸ Military Aid Plan (MAP) – O Brasil recebia a preços simbólicos o material excedente da SGM, desde navios até os mais simples sobressalentes (Idem).

²⁹ Navios Norte-americanos da SGM eram repassados ao Brasil, a preços simbólicos, por cessão ou compra (Idem).

Também fica nítido o papel que o Brasil assumiu como participante da defesa coletiva do tráfego marítimo interamericano. É inegável a inspiração antissoviética, motivo pelo qual o Programa Decenal de Renovação dos Meios Flutuantes, de 1967, enfatizou a aquisição de meios A/S e para a guerra de minas. Essa tendência continuaria mesmo após a denúncia do Acordo Militar, em 1977, pelo governo Geisel. Embora o Brasil tenha se libertado da subordinação à concepção política-estratégica norte-americana e reorientado sua preocupação para os interesses específicos brasileiros, a encomenda das Fragatas Classe Niterói, junto aos ingleses, ainda tinha como escopo uma clara priorização para a guerra A/S (VIDIGAL, 1985, 99-101). Portanto, fica demonstrado que os acordos militares e programas de obtenção de meios para o Poder Naval eram moldados pelas políticas e estratégias que se originaram dos pensamentos da EGB. Seus resultados, até o fim do século XX, não significaram uma efetiva ampliação da flexibilidade e versatilidade do emprego do Poder Naval, pois, mesmo passando a considerar ameaças em outros ambientes da guerra, além da submarina, a doutrina para a sua preparação e emprego permaneceu atrelada aos princípios da Geopolítica Clássica, ou seja, de se contrapor a uma ameaça deflagrada por outro Estado.

Isso viria mudar face às demandas estratégicas do conceito de “Amazônia Azul”. O viés geopolítico contemporâneo, inserido no conceito por meio da vertente de soberania nacional, destacou a necessidade de proteção da vertente econômica contra ameaças diferentes das concebidas no embate Estado contra Estado.

Sem descuidar obviamente da missão essencial das Forças Armadas, o país vem se preparando para essas realidades desde a reformulação da Política Nacional de Defesa³⁰ (PND), em 2005, e do lançamento da Estratégia Nacional de Defesa³¹ (END), em 2008, ambas revistas em 2012. Nesses documentos, fica demonstrado o renovado pensamento

³⁰ Cf. Decreto 5.484 de 30 de junho de 2005.

³¹ Cf. Decreto 6.703 de 18 de dezembro de 2008.

geopolítico brasileiro, especialmente na dimensão geoestratégica, como podemos observar no Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), em que

Novos temas — ou novas formas de abordar temas tradicionais — passaram a influir no ambiente internacional deste século. As implicações para a proteção da soberania, ligadas ao problema mundial das drogas e delitos conexos, a proteção da biodiversidade, a biopirataria, a defesa cibernética, as tensões decorrentes da crescente escassez de recursos, os desastres naturais, ilícitos transnacionais, atos terroristas e grupos armados à margem da lei explicitam a crescente transversalidade dos temas de segurança e de defesa (BRASIL, 2012)

Assim, a END definiu, diante do que foi estabelecido e orientado pela PND, que,

Devido à incerteza das ameaças ao Estado Brasileiro, o preparo das Forças Armadas deve ser orientado para atuar no cumprimento de variadas missões, em diferentes áreas e cenários, para respaldar a ação política do Estado. (BRASIL, 2012)

Diante dessas diretrizes, também fica demonstrado na Doutrina Básica da Marinha (DBM) que a referida renovação estratégica foi levada em consideração em sua revisão de 2014, quando, além das operações navais tradicionais, o Poder Naval deverá atuar na consecução das chamadas atividades de emprego limitado da força³² e atividades benígnas³³.

No que tange aos meios que irão compor o Poder Naval, constata-se, como objetivo estratégico para a MB, a preocupação de se reconfigurar as forças navais, conforme estabelecido na END:

A força naval de superfície contará tanto com navios de grande porte, capazes de operar e de permanecer por longo tempo em alto mar, como com navios de porte menor, dedicados a patrulhar o litoral e os principais rios navegáveis brasileiros. [...]. A Marinha contará, também, com embarcações de combate, de transporte e de patrulha, oceânicas, litorâneas e fluviais. Serão concebidas e fabricadas de acordo com a mesma preocupação de versatilidade funcional que orientará a construção das belonaves de alto mar (BRASIL, 2012).

Essas orientações estratégicas traduziram-se no Programa de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER) e o Programa dos Navios-Patrulha de 500 toneladas, ambos inclusos no Projeto de Construção do Núcleo do Poder Naval. Esses programas privilegiam a

³² São aquelas em que a MB exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional. A força só é admitida nas situações de legítima defesa ou no nível mínimo necessário ao desempenho da função. Se enquadram nesse conceito, por exemplo, a Patrulha Naval, Inspeção Naval e Ações contra delitos transfronteiriços e ambientais (BRASIL, 2014).

³³ São aquelas, desenvolvidas no País ou no exterior, em que o Poder Naval, com suas estruturas organizadas e autossustentáveis e com capacidades e conhecimentos especializados, atua com o propósito de contribuir com a ordem social, não sendo admitido o emprego da força (Ibdem).

obtenção de navios³⁴ com características operacionais que coadunam com os propósitos a serem alcançados nas atividades de emprego limitado da força e atividades benignas.

Face ao exposto, ficou demonstrado que as políticas para o aparelhamento do Poder Naval originaram-se, de certa forma, pelo pensamento de alinhamento com os EUA, proposto pela EGB, quando se priorizou a concepção A/S para nossos meios. Posteriormente, a diversificação dos meios, inferida pela necessidade de proteção da Amazônia Azul, tornou-se base da nossa atual estratégia de defesa.

6.3 Políticas e Estratégias de Segurança Marítima do Atlântico Sul

Nas conclusões do capítulo três, identificamos dentre os pensamentos da EGB, a segurança no Atlântico Sul como fundamental para o Brasil. Golbery já alertava e, de forma embrionária, propunha o entorno estratégico com que o Brasil deveria se atentar:

O hemisfério interior, que a América do Norte, a África e a Antártica configuram na perspectiva do mundo que toma por centro o continente sul-americano, constitui para todo este, como já salientamos, a fronteira decisiva de sua segurança. Assim também, e principalmente, para o Brasil, disposto este em cobertura geral do sistema, sobre a borda do Atlântico. (SILVA, 1967, p.136)

Suas palavras deixam transparecer a ideia de uma necessária cooperação regional de segurança entre EUA e os Estados ribeirinhos, pois no quadro da confrontação Leste-Oeste, uma eventual ocupação da costa africana ou da Antártica, por uma potência militar hostil, comprometeria e colocaria em risco as linhas de comunicações marítimas do Atlântico Sul (FREITAS, 2004, p.80).

A nova ordem mundial do pós Guerra Fria já não comportava a possibilidade de guerra entre blocos ideológicos e, por isso, a cooperação Norte-Sul no Atlântico Sul, vislumbrada por Golbery, ficou enfraquecida face à prioridade dada pelos EUA aos seus

³⁴ Ao todo os Programas prevêem a construção de 27 Navios-Patrolha de 500ton e 17 Navios-Patrolha Oceânicos de 1800ton (Informe obtido em palestra da Diretoria de Gestão de Projetos Estratégicos da Marinha na Escola de Guerra Naval em maio de 2015).

compromissos junto à Organização do Tratado do Atlântico Norte. Entretanto, Meira Mattos e Therezinha permaneceram com ideia da cooperação e passaram a focá-la no eixo Sul-Sul:

[...] a “intimidade geográfica” do Brasil [...] com os países sul-americanos, nos induz à edificação de um destino comum. Por outro lado, nossas afinidades geohistóricas e proximidade com a ribeira africana, tendem a cimentar sólidos interesses comuns. Trata-se, pois, de dinamizar a diretriz regionalizada na bacia do Atlântico Sul, no momento em que os assuntos marítimos vêm assumindo importância sempre crescente no âmbito das Relações Internacionais (CASTRO, 1996, p.41)

Assim, a cooperação regional, sugerida pela EGB, hoje fica demonstrada na PND quando estabelece que a busca pela estabilidade regional deva se pautar no fortalecimento do processo de integração, a partir do Mercosul e da União das Nações Sul-Americanas e na intensificação da cooperação e do comércio com países da África, da América Central e do Caribe (BRASIL, 2012). Essa política, evidentemente engloba as preocupações com a segurança marítima no Atlântico Sul o que explica as iniciativas brasileiras de reavivar a Zona de Cooperação e Paz do Atlântico Sul³⁵ (ZOPACAS), de estabelecer parcerias de colaboração militar com Namíbia, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, além da participação em exercícios operativos como OBANGAME EXPRESS, ATLASUR, FRATERO e UNITAS.

Outros conceitos plantados pela EGB também podem ser percebidos. O valor estratégico do promontório nordestino realçou dois aspectos importantes ligados à segurança no Atlântico Sul: o primeiro se refere ao estreitamento ocasionado pelas massas continentais de Brasil e África o qual foi apropriadamente chamado de “Garganta do Atlântico”. O segundo faz alusão à divisão da costa brasileira em duas áreas marítimas: A setentrional que se defronta com o Atlântico Norte e a meridional que está situada no Atlântico Sul (PESCE, 2012, p.91).

Esse posicionamento faz com que o Brasil participe tanto da comunidade marítima do Norte quanto a do Sul. Isso faz concentrar, ao longo das costas brasileiras, o tráfego marítimo que passa pelos estreitos de Drake e Cabo da Boa Esperança, rotas para o Golfo da

³⁵ Foi estabelecida em 1986, por meio da Resolução 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas. É integrada por 24 países banhados pelo Atlântico Sul.

Guiné, Europa e Caribe nas costas brasileiras (ANEXO B – Densidade do tráfego marítimo mundial em 2014). Em função disso, o saliente nordestino torna-se um ponto nevrálgico onde ficam patentes as oportunidades relacionadas à posição privilegiada brasileira sobre a região, bem como percebidas as vulnerabilidades das linhas de comunicação marítimas (COSTA, 2008, p.177). Dentre essas vulnerabilidades, expõe-se a antiga preocupação da EGB com a defesa da foz do rio Amazonas, o que garantiria, por exemplo, a nossa “Saída Norte” para escoamento da produção do Centro-Oeste para Europa e Ásia (REIS, 2014, p.36).

Há que se considerar, todavia, que o saliente nordestino é entremeado pelas riquezas contidas na Amazônia Azul. Podemos citar, situadas na parte meridional, as plataformas de produção e as reservas do pré-sal e, na parte setentrional, as potenciais jazidas de metais ferrosos, hidratos de gás e material para a construção civil e sulfetos polimetálicos do cone do Amazonas até o Rio Grande do Norte (FERNANDES, 2013).

Por esses motivos, a END estabelece que a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do rio Amazonas deverão ter atenção especial, do ponto de vista da necessidade de controlar o acesso marítimo ao Brasil (BRASIL, 2012), inclusive,

Sem desconsiderar a necessidade de defender as maiores concentrações demográficas e os maiores centros industriais do País, a Marinha deverá estar mais presente na região da foz do Rio Amazonas e nas grandes bacias fluviais do Amazonas e do Paraguai-Paraná (BRASIL, 2012).

Essas diretrizes geraram objetivos estratégicos para a MB que resultaram no desenvolvimento de um Projeto de uma base naval para abrigar a nossa 2ª Esquadra o mais próximo à foz do rio Amazonas e a implementação do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SISGAAZ) com o intuito de aprimorar nossa CSM.

Dessa forma, demonstramos que alguns objetivos estratégicos contidos na END relacionados à segurança marítima no Atlântico Sul tiveram origem nas ideias da EGB, das demandas de proteção das linhas de comunicações marítimas e das nossas riquezas contidas na Amazônia Azul.

7 CONCLUSÃO

O trabalho pretendeu demonstrar que determinadas políticas, estratégias ou doutrinas relacionadas a elementos do Poder Marítimo brasileiro foram formuladas a partir dos pensamentos geopolíticos de alguns autores nacionais os quais denominamos de “Escola Geopolítica Brasileira” e, mais recentemente, também pelas ideias emanadas do conceito de “Amazônia Azul”. Além disso, buscamos identificar quais resultados concretos, a respeito das questões marítimas, poderiam ser atribuídos a uma derivação dessas ideias.

No segundo capítulo, examinamos o conceito de Geopolítica, identificando as ideias de seus precursores, constando-se que existe uma relação entre aqueles pensamentos geopolíticos e os níveis de decisão políticos dos Estados. A Geopolítica visa subsidiar as decisões, contribuindo para que ocorressem com coerência.

Quando abordamos a Geopolítica nacional, cujos pressupostos foram examinados ao longo do terceiro capítulo, identificamos que, em geral, eles derivaram das preocupações com a integração e a ocupação do território brasileiro, herança da colonização portuguesa, e da inspiração de nossos primeiros geopolíticos na escola geopolítica alemã de Ratzel.

Dessa forma, haveria uma tendência da EGB em orientar a política governamental para a formulação de políticas voltadas para o território. Não há dúvida de que era necessário consolidar nossa posição a oeste. Devemos, em grande parte, a integração nacional a essas políticas derivadas dos preceitos da Geopolítica brasileira, entretanto, por não considerarem a nossa potencialidade de uso do mar, houve sensível degradação da mentalidade marítima.

Todavia, a conjuntura pós-2ªGM inseriu na mente dos nossos geopolíticos as temáticas sobre a segurança nacional, cujas demandas alavancaram a importância do mar como forma de barrar o avanço do bloco comunista sobre o país. Isso fez suscitar, na EGB, preocupações com a segurança marítima no Atlântico Sul. Dentre elas, mereceram destaque: a necessidade de proteção da foz do rio Amazonas, a importância do Promontório Nordeste e

demais pontos focais do Atlântico Sul, a preocupação com as rotas marítimas de comércio e a necessidade de cooperação regional no Atlântico Sul, com os africanos e sul-americanos.

O conceito de “Amazônia Azul” possui um teor geopolítico, pois com a disseminação da importância do espaço marítimo, orienta os integrantes do poder político nacional para as causas ligadas ao nosso mar. Seu objetivo é despertar a atenção para a nossa maritimidade sem, contudo, contestar os pensamentos da EGB, uma vez que suas perspectivas se complementam mutuamente, na geopolítica contemporânea. Além disso, sugere atenção para as “novas ameaças”, no âmbito da segurança marítima, o que nos faz depreender a necessidade da diversificação dos meios navais para confrontá-las.

Ao examinarmos as quatro vertentes que apoiam o conceito de “Amazônia Azul”, identificamos a vertente econômica como a mais importante, por ser a impulsionadora do desenvolvimento face às riquezas inerentes à exploração dos recursos e do comércio marítimo. A vertente de soberania nacional segue em importância, pois, fazendo-se representar pelo Poder Naval, apoiado por uma capacidade adequada de manutenção da consciência situacional marítima, possibilitará a proteção da Amazônia Azul.

Iniciativas como o PROMAR, parte integrante da PNRM, tiveram como motivação a recuperação da mentalidade marítima degradada ao longo do tempo e demonstram que se originaram, em boa parte, das ideias e prescrições advindas do conceito de “Amazônia Azul”, ou melhor, da “Geopolítica da Maritimidade”.

No que se refere às políticas e estratégias que balizaram o aparelhamento do Poder Naval ao longo do tempo, demonstramos que, inicialmente, foram originárias do alinhamento brasileiro ao bloco ocidental durante a Guerra Fria, defendido pela EGB, pois os Planos, Programas e Acordos Militares com os EUA, ocorridos entre o final da 2ªGM e o ano de 1977, priorizaram a obtenção de meios voltados para operações A/S. Embora a tendência tenha diminuído nas décadas seguintes, a concepção estratégica ainda era inspirada na

Geopolítica clássica, pois balizava o reaparelhamento do Poder Naval considerando, tão somente, o possível confronto entre as Marinhas de Estados beligerantes.

A partir de então, o conceito de “Amazônia Azul” vem contribuindo no sentido de propor uma renovação do pensamento geopolítico brasileiro, ao realçar a inter-relação de suas vertentes econômica e de soberania nacional, pois vimos que as demandas de fiscalização, patrulhamento e de proteção das riquezas nas águas jurisdicionais, frente às antigas e novas ameaças, sugerem uma diversificação de meios do Poder Naval. Assim, parte das revisões realizadas na PND, e na END, se originou das demandas trazidas pelo conceito de “Amazônia Azul”. A DBM também se adaptou, incluindo as atividades de emprego limitado da força e atividades benignas, além das operações navais tradicionais. Como resultado, a MB desenvolveu o PROSUPER e o Programa dos Navios-Patrolha de 500 toneladas.

Retornando à questão da segurança marítima no Atlântico Sul, demonstramos que conceitos e objetivos estratégicos, enunciados pela nossa END como o entorno estratégico, a busca de uma cooperação para uma segurança marítima regional com os países sul-americanos e africanos, a importância a ser dada a ambas as faixas litorâneas divididas pelo promontório nordestino, a proteção da foz do Amazonas e das riquezas de nossa Amazônia Azul são originárias de pensamentos da EGB e relacionadas à proteção da Amazônia Azul.

Como conclusão final do nosso trabalho, ao procedermos às demonstrações de que políticas de Estado voltadas para a Defesa cujos programas, estratégias e doutrinas decorrentes se originaram, de alguma forma, dos pensamentos de uma elite intelectual que se fez presente nos estudos sobre a geopolítica brasileira, conseguimos angariar as condições necessárias para responder à questão de pesquisa desse trabalho, podendo afirmar que os conceitos da “Escola Geopolítica Brasileira”, junto com os de “Amazônia Azul”, influíram nas decisões políticas a respeito de causas marítimas e, pela coerência de suas proposições, permanecerão influenciando ao longo do tempo.

REFERÊNCIAS

- ATENCIO, Jorge E. *Qué es la geopolítica*. 3. ed. Buenos Aires: Editora Pleamar, 1979. 384 p.
- BARBOSA JÚNIOR, Ilques. Oceanopolítica: conceitos fundamentais Amazônia Azul. In BARBOSA JÚNIOR, Ilques; MORE, Rodrigo Fernandes (Org.): *Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FEMAR, 2012. cap. 9, p. 205-231.
- BRASIL. Lei n. 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Poder Executivo, Brasília, DF, 4 jan. 1993. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18617.htm>. Acesso em: 30 jul. 2015.
- BRASIL. Decreto n. 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 jun. 1995. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm>. Acesso em: 20 jul. 2015.
- BRASIL. Estado Maior da Armada. EMA-305: Doutrina Básica da Marinha Rev.2. Brasília, 2014a.
- BRASIL. Decreto n. 5.377, de 22 de fevereiro de 2005. Aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar - PNRM. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Poder Executivo, Brasília, DF, 24 fev. 2005a. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5377.htm>. Acesso em: 13 jun. 2015.
- BRASIL. Decreto n. 5.484, de 30 de junho de 2005. Aprova a Política de Defesa Nacional, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Poder Executivo, Brasília, DF, 01 jul. 2005b. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm>. Acesso em: 13 jun. 2015.
- BRASIL. Decreto n. 6.703, de 18 de dezembro de 2008. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Poder Executivo, Brasília, DF, 19 dez. 2008. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/Decreto/D6703.htm>. Acesso em: 10 jun. 2015.
- CARVALHO, Roberto de Guimarães. A Outra Amazônia. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 fev. 2004. Disponível em: <www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2502200409.htm> Acesso em: 24 mai. 2015.
- CASTRO, Therezinha de. *Atlântico Sul: geopolítica e geoestratégia*. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 1996. 60 p.
- CASTRO, Therezinha de. *Geopolítica: Princípios, Meios e Fins*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1999. 392 p.

COSTA, José Augusto Fontoura; SOLA, Fernanda. Amazônia Verde e Azul: desenvolvimento e ambiente. In BARBOSA JÚNIOR, Ilques; MORE, Rodrigo Fernandes (Org.): *Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FEMAR, 2012. cap. 7, p. 159-178.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. Geoestratégia del Atlantico Sur. Tradução de Fernando A. Milia. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1988. 179 p. Título original: Geoestratégie de L'Atlantique Sud.

CRUZ JUNIOR, O Atlântico Sul como nova fronteira tecnológica e sua contribuição para o desenvolvimento do Brasil. In BARBOSA JÚNIOR, Ilques; MORE, Rodrigo Fernandes (Org.): *Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FEMAR, 2012. cap. 4, p. 100-117.

FERNANDES, Luiz Philipe da Costa (Coord.). *O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País*. Rio de Janeiro: Centro de Excelência para o Mar Brasileiro, 2012.

FERREIRA, Renato Rangel. Operações Navais no século XXI: A Amazônia Azul – (parte 2). *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 134, n. 04/06, p. 61-89, abr./jun.2014.

FLORES, Mario Cesar (Coord.). *Panorama do Poder Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército e Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972. 448 p.

FRANÇA, Junia Lessa; VASCONCELOS, Ana Cristina de. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 8. ed. rev. e amp. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007.

FREITAS, Jorge Manuel da Costa. *A Escola Geopolítica Brasileira*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2004. 136 p.

FROTA, Guilherme de Andrea. *Quinhentos Anos de História do Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2000. 734 p.

KELLY, Philip L. O pensamento geopolítico do General Meira Mattos. In: MATTOS, Carlos de Meira. *Geopolítica e Modernidade*. In: MATTOS, Carlos de Meira. *Geopolítica*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2011. v. 3

LONGO, Airton Ronaldo. *Em Busca do Consenso: Terceira Conferência das Nações Unidas Sobre o Direito no Mar*. 1.ed. Brasília: Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, 2014. 146p.

MARINHA DO BRASIL. *Plano de Levantamento da Plataforma Continental brasileira*. Desenvolvido pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, 1989. Apresenta informações sobre o Plano de Levantamento da Plataforma Continental brasileira. Disponível em: < http://www.mar.mil.br/secirm/documentos/leplac/plano_leplac.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2015.

MATTOS, Carlos de Meira. *A Geopolítica e as Projeções do Poder*. In: MATTOS, Carlos de Meira. *Geopolítica*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2011. v. 1.

MATTOS, Carlos de Meira. *Geopolítica e Destino*. In: MATTOS, Carlos de Meira. *Geopolítica*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2011. v. 1.

MATTOS, Carlos de Meira. *A Geopolítica Brasileira – Predecessores e Geopolíticos*. In: MATTOS, Carlos de Meira. *Geopolítica*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2011. v. 3.

MIYAMOTO, Shiguenoli. *Os estudos geopolíticos no Brasil: uma contribuição para sua avaliação*. Perspectivas: Revista de Ciências Sociais, v. 4, 1981. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/108202>>. Acesso em 15 mai. 2015.

PECEQUILO, Cristina Soreanu. *Introdução às Relações Internacionais: temas, atores e visões*. 3. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2005. 247 p. (Coleção Relações Internacionais).

PECEQUILO, Cristina Soreanu. *Política Internacional*. 2. ed. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012. 396 p.

PESCE, Eduardo Ítalo. Além da Amazônia Azul: Projeção Estratégica do Brasil no Atlântico Sul. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 132, n. 01/03, p. 86-95, abr./jun.2014.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos. Atlântico Sul e Amazônia Azul: Um desafio geopolítico para a sociedade brasileira? *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 134, n. 04/06, p. 29-45, jan./mar.2012.

RODRIGUES, Lysias Augusto. *Geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca Militar Editora, 1947. 140 p.

SILVA, Golbery do Couto e. *Aspectos Geopolíticos do Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1957. 79 p. (Coleção Taunay).

SILVA, Golbery do Couto e. *Geopolítica do Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1967. 267 p. (Coleção Documentos Brasileiros).

TERRA, Lygia; ARAÚJO, Regina; GUIMARÃES, Raul Borges. *Conexões: Estudos de Geografia do Brasil*. 1. ed. São Paulo: Moderna, 2009. 440 p.

TOSTA, Octávio. *Teorias Geopolíticas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1984. 103p. (Coleção General Benício, 225).

VESENTINI, José William. *Novas Geopolíticas*. 3. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2004. 125p.

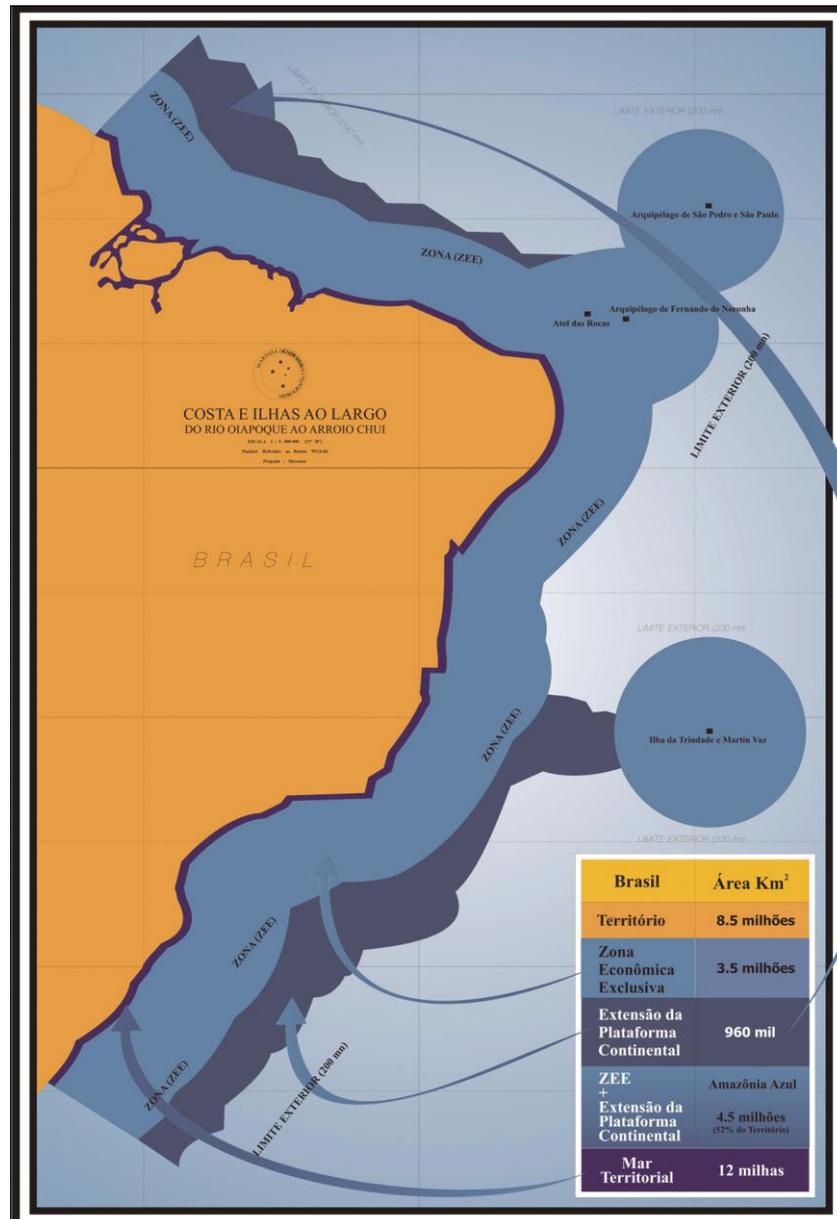
VIANNA FILHO, Arlindo. *Estratégia Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1995. 172 p.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *et al.* *Amazônia Azul: o mar que nos pertence*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2006. 305 p.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1985. 151 p.

ANEXO A

OS ESPAÇOS MARÍTIMOS DA AMAZÔNIA AZUL



Fonte: www.mar.mil.br

