

CAPÍTULO XX¹

MENTALIDADE MARÍTIMA: A IMPORTÂNCIA DO MAR PARA O BRASIL

Sinopse

Este capítulo apresenta os conceitos de Mentalidade Marítima e Amazônia Azul. Descreve a história da formação do Brasil, em particular, as fronteiras marítimas, analisando os fatores que afetam o Poder Marítimo nacional, como adaptados às condições formuladas por Alfred Thayer Mahan. Define maritimidade no campo da Geopolítica e ressalta a importância do Programa de Mentalidade Marítima (Promar) da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), considerado fundamental ao desenvolvimento de tal mentalidade na sociedade brasileira. Conclui que é chegado o momento de o País incorporar a Amazônia Azul, com seu potencial de prosperidade, em benefício da sociedade e apresenta sugestões pertinentes à matéria.

Abstract

This chapter introduces the concepts of Maritime Mentality and Amazônia Azul. It describes the history of the formation of Brazil, in particular, the maritime borders, analyzing the factors that affect the national Maritime Power, as adapted to the conditions formulated by Alfred Thayer Mahan. It defines maritimity in the field of Geopolitics and stresses the importance of the Maritime Mentality Program (Promar) of the Interministerial Commission for the Resources of the Sea (Cirm), considered fundamental to the development of such a mentality in Brazilian society. It concludes that the time has come for the Country to incorporate Amazônia Azul, with its potential for prosperity for the benefit of society and presents pertinent suggestions to the matter.

1. Introdução

Se olharmos do espaço o nosso planeta é azul porque o mar cobre 71% da superfície do globo. É um paradoxo chamar este planeta de Terra, quando mais de 60% do Hemisfério Norte e 80% do Hemisfério Sul são ocupados pelos oceanos. Habitamos o único planeta conhecido, até o momento, com água líquida em sua superfície e o único dotado de vida que, inclusive, se originou no mar. Minúsculas plantas marinhas liberam mais da metade de todo oxigênio presente na atmosfera.

O mar tem sido historicamente objeto de conflitos de uso e de interesse entre os países, especialmente os de ordem econômica e estratégica, o que se deve ao fato de os oceanos serem fonte de recursos naturais essenciais à vida e importantes vias de transporte. Gregos, cretenses e fenícios costumam ser a mais antiga referência histórica em termos de mentalidade marítima. O uso do mar alterou-se com as variações da conjuntura, em função da vontade dos mais fortes.

Na Antiguidade, Roma exercia o domínio do Mediterrâneo, como consequência do seu poder. Veneza, Gênova e Pisa, no século XII, invocaram o Direito Canônico para defender suas pretensões no mar e assim por diante. Durante dois séculos, a maioria das nações aceitou pacificamente o limite de três milhas para o mar territorial e o regime de plena liberdade de utilização das demais áreas marítimas. Com o passar do tempo, em função do aumento no alcance das armas e dos radares, o mar territorial foi se ampliando gradativamente.

¹ - A presente atualização deste Capítulo contou com a colaboração do Capitão de Mar e Guerra (RM1) Camilo de Lellis M. F. de Souza, da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm).

A partir da década de 1970, levando-se em consideração, entre outros fatores, o aumento das profundidades de perfuração dos fundos marinhos, as disputas frequentes sobre áreas de pesca e a crescente poluição do mar, os aspectos políticos, econômicos, científicos e os ligados à preservação do meio ambiente passaram a assumir papel ainda mais relevante nas discussões internacionais sobre o mar.

Naquele contexto, o Brasil adotou unilateralmente o mar territorial de duzentas milhas, em 1970, acompanhando a posição dominante entre os Estados latino-americanos.

A realidade mundial exigia uma moldura jurídica compatível com as transformações em curso. Nesse cenário internacional, foi convocada a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 1973 que, após dez anos, logrou aprovar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), aprovada em 1982, ratificada por 166 países e que caminha para aceitação universal. Tal Convenção é considerada um marco do Direito Internacional, um exemplo de negociação bem-sucedida no âmbito das Nações Unidas. A CNUDM apresentou ótica inovadora, ao considerar patrimônio comum da humanidade os recursos minerais existentes no leito do mar e seu subsolo de uma chamada “Área”, situada além da jurisdição nacional de cada país. Estabeleceu os conceitos de Mar Territorial, Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e limite exterior da Plataforma Continental.

O Brasil acompanhou essa evolução geopolítica, mediante participação muito efetiva na Terceira Conferência sobre o Direito do Mar e com a pronta adoção de providências dela decorrentes, a mais relevante das quais, a delimitação de sua plataforma continental. Nesse sentido, destaca-se a importância da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), criada em 1974, com a finalidade de coordenar os assuntos relativos à consecução da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM). A Cirm vem orientando, com eficácia, por intermédio do colegiado multidisciplinar que a integra, o aproveitamento dos recursos do mar do País, e tem a seu cargo o Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac), do Potencial Sustentável de Recursos Vivos da ZEE (Revizee) e de seu Potencial Mineral (Remplac), entre outras atribuições, no contexto da CNUDM.

Na verdade, a grande maioria, 80% da população brasileira, vive a menos de 200km do litoral, onde também se concentra 93% da produção industrial e 85% do consumo de energia. Quase a totalidade das importações e exportações, vitais para nossa economia, são feitas pelo mar, cerca de 95% do comércio exterior é por via marítima. Do mar extrai-se energia e alimentos, 90% do petróleo é produzido *off shore* e a nossa produção de pescado, por ano, gira em torno de um milhão de toneladas, perto do limite de captura sustentável. A previsão é atingir-se milhão e meio de toneladas em 2020.

Apesar de tudo isso, o brasileiro não possui, ainda, uma mentalidade marítima consistente. Embora reconheça a importância do oceano, em geral, concentra o seu interesse no litoral. De fato, o cidadão comum ainda não compreende a real dimensão dos aspectos econômico, científico, ambiental e de soberania do mar.

2. Mentalidade Marítima

Em documento oficial da Marinha, destaca-se a seguinte conceituação para “Mentalidade Marítima” (2):

“[...] é a convicção ou crença, individual ou coletiva, da importância do mar para a Nação Brasileira e o desenvolvimento de hábitos, atitudes, comportamentos ou vontade de agir no sentido de utilizar, de forma sustentável, as potencialidades do mar.”

Trata-se de uma boa definição, por focar a globalidade de uma categoria que, em princípio, se refere à disposição de vontade e por valorizar a forma sustentável de utilizar o mar. Contudo, por sua abrangência, não oferece muito efeito prático para a compreensão dos múltiplos desdobramentos dessa vontade de agir. E, em verdade, a vontade de agir constitui o verdadeiro objetivo da sociedade. É ela o determinante do progresso e da força da Nação. Portanto, trabalhar em prol do crescimento da mentalidade marítima do povo brasileiro é muito mais uma tarefa de aumentar-lhe a vontade de agir no sentido do uso racional do mar do que simplesmente de refinar a crença ou os sentimentos sobre o tema.

Por outro lado, seria estéril uma discussão sobre o que mais importa, a mentalidade marítima em si mesma ou o desenvolvimento dos fatores que propiciam seu surgimento, isto é, se a mentalidade marítima seria uma causa ou simples efeito de tais fatores. Pois, na verdade, os fatores e a mentalidade vão-se mutuamente influenciando e consolidando, num processo dialético que alcança estágios cada vez mais avançados, no compasso da História do País.

No Capítulo XIX deste relatório, há uma boa análise da pesquisa de opinião pública realizada em 2011 (que foi comparada com outra, idêntica, efetuada em 1997), reafirmando a grande consciência individual dos brasileiros quanto à importância do mar. A crença existe. Todavia, a vontade de agir para o uso do mar no Brasil carece de eficácia e isso não revela uma falha das pessoas, mas um grande problema institucional do País. Em termos mais restritos, para orientação das ações de divulgação da Marinha do Brasil (MB), foi realizada outra pesquisa, pela Fundação Getúlio Vargas, em 2015, para verificar especificamente o grau de conhecimento dos brasileiros sobre a MB. Ouvidos 2.000 residentes em todas as regiões do Brasil, foi constatado que 90% dos brasileiros consideram a Marinha do Brasil importante, confiam e acreditam que ela contribui para o País. Percebe-se mais uma vez que sua imagem é extremamente positiva. Entretanto, quando estimulados a exemplificarem as ações da MB, apenas 10% souberam responder.

O emprego das potencialidades do mar só tem sentido na dimensão de grandes empreendimentos, como a exploração de petróleo, a consolidação do transporte marítimo ou o desenvolvimento de meios de defesa adequados. Portanto, ainda que se apresentem neste capítulo considerações históricas e gerais, o apoio dos tomadores de decisão só terá utilidade nas escalas econômica, social, política e estratégica, em níveis de Estado e de governos, ou de grandes indústrias nacionais, como a indústria de defesa.

Conseqüentemente, embora permaneça o interesse de buscar, no cidadão comum, o crescimento da mentalidade marítima, ênfase maior se pretende dar, com este documento, ao Congresso Nacional, aos escalões superiores do governo e à elite intelectual especializada, para sensibilizá-los a conhecer e corrigir as vulnerabilidades existentes nessa área.

Registre-se que, em verdade, o Brasil não está parado. Dão testemunho concreto desse fato os grandes progressos alcançados no campo da exploração de petróleo *off-shore*. E a disseminação do conceito de “Amazônia Azul” (26) reflete a evolução dos entendimentos internacionais sobre o Direito do Mar. Além disso, fundamenta a análise e a definição dos objetivos nacionais relacionados ao Oceano. Entretanto, o povo brasileiro – que vive, durante séculos, preferencialmente à beira do mar, dele retirando sustento e alimentação, nele realizando comércio e comunicação com outros

países – não possui, ainda, como seria natural, uma sólida mentalidade marítima. E, embora reconheça a grande importância do oceano, não demonstra especial atração por ele, mas sim, pelo litoral. Tal situação, entretanto, vem se alterando significativamente.

Devem-se ilustrar as principais causas dessa situação, o que será feito pela discussão de alguns conceitos necessários, como o estudo das razões históricas que a determinaram, bem como os de maritimidade e continentalidade.

3. O conceito “Amazônia Azul”

O Brasil possui uma costa de 8.500km, uma ZEE de 3.540.000km² que, somados aos 960.000km² da proposta de extensão da Plataforma Continental, totalizam uma área marítima de 4,5 milhões de km² – a Amazônia Azul². Tal região apresenta importância inquestionável por suas reservas de petróleo e gás, por ser a principal via de transporte do comércio exterior do País e por sua diversidade de recursos naturais como a pesca, a biotecnologia marinha e os minérios, além de sua influência sobre o clima brasileiro.

Em 2011, a Marinha obteve o registro da expressão “Amazônia Azul”. O propósito maior é o de despertar curiosidade sobre o mar que nos pertence, esse espaço marítimo equivalente a 52% do nosso território terrestre, com dimensão e biodiversidade semelhantes ao da Amazônia verde e igualmente desafiadora, pelos esforços que exigem para compreender, proteger e incorporar de fato essa enorme área oceânica.

Ao disseminar esse conceito, **a MB contribui** para ampliar nossa mentalidade marítima. Nesse sentido, foi criado o “Dia da Amazônia Azul”, pela Lei nº 13.187/2015, para reforçar a importância do nosso oceano para o desenvolvimento do País e para as futuras gerações. O dia 16 de novembro foi escolhido em alusão à entrada em vigor da CNUDM, que ocorreu em 1994.

O Brasil foi descoberto, cobiçado e teve sua independência consolidada pelo mar. Esses acontecimentos, esse vínculo foi determinante na História de nosso País. Entretanto, como já observado, para a maioria dos brasileiros essa percepção não está clara; essa identidade não é reconhecida. O desafio é modificar essa situação. Para compreender o presente e entender nossa trajetória, cabe recordar como se deu a formação continental do País.

4. História - Formação do Brasil

O País, nascido colônia, começou fixando-se no litoral, pois essa era a única forma possível de estabelecer-se. No entanto, havia que firmar-se como País, como Nação, assumindo a posse efetiva de seu território. Foi natural e historicamente desejável que, nesse sentido, houvesse um crescente predomínio da continentalidade indispensável à sua consolidação. Território vasto, nação jovem, dependeu dessa continentalidade para existir. Porém, necessita agora resgatar sua maritimidade, para construção do seu futuro.

Na alvorada do século XVI, Portugal e Espanha dividiram o globo entre si. Essa divisão, estabelecida por Alexandre VI em 1493, tornou-se definitiva pelo Tratado de Tordesilhas, de 1506, acarretando repercussões para o mundo, particularmente para a América do Sul. Criou-se, neste continente, com a partilha universal de terras e oceanos entre as duas potências europeias, a fronteira fundamental, que teve papel decisivo na formação dos países meridionais do Novo

² - A expressão “Mar Brasileiro”, como utilizada pelo Cembra, é equivalente.

Mundo. Uma reflexão sobre Tordesilhas revela o processo em que se defrontavam duas realidades geográficas e esferas de poder, duas condições econômicas, duas concepções políticas e sociais.

De fato, o confronto ibérico fez-se em espaço mais amplo, como projeção de interesses econômicos, e a primazia lusitana inicial, na virada dos 1500, firmou um grande império, com a dominação das rotas marítimas no Atlântico e no Índico. O *mare clausum* português (5), como parte de uma estratégia global de obtenção de portos de escala, favorecia a posse de territórios até 370 léguas a oeste de Cabo Verde.

O Brasil era, então, ilha que se colocava entre as muitas terras de além-mar, a fornecer produtos primários à metrópole. Sua ocupação se fez beirando o litoral. A litoraneidade inicial e quase crônica – por vezes classificada, imprecisamente, de maritimidade – levou Frei Vicente de Salvador a descrever as primeiras populações como caranguejos arranhando as costas. Esse posicionamento junto ao litoral deve ser visto como a fixação entre dois vazios: o continental, que se pretenderá reduzir, mais tarde, pela integração das ilhas do arquipélago (8), e o oceânico, cujo resgate depende da visão e do esforço conjunto desta e das futuras gerações de brasileiros.

No continente, a divisão de espaços configurou-se a partir do eixo original de Tordesilhas e deformou-se, na história dos povos que herdaram as civilizações hispânica e lusitana, pela interferência de outros eixos geográficos. O primeiro deles, meridional, a bacia hidrográfica do Prata, hospedou poderosos rivais em suas margens e foi importante referência na formação das nacionalidades ribeirinhas; o segundo, transversal, a bacia do Amazonas, ofereceu ao espírito aventureiro, que se transmitia de Portugal ao Brasil, o caminho de penetração nos vazios da selva, para contestar Tordesilhas e desenhar novos limites.

Em 1621, fundou-se o Estado do Maranhão, que incorporava as Capitanias do Rio Negro, do Grão-Pará e do Piauí. O Brasil expandiu-se, com as Capitanias de Mato Grosso, Goiás, São Paulo, Santa Catarina e São Pedro (atual Rio Grande do Sul). A Colônia do Sacramento, que se fixou em 1680, em nome de Portugal, na margem esquerda do Prata, serviu depois como elemento de barganha para obtenção dos Sete Povos das Missões, troca que acabou por consagrar-se (5).

A margem esquerda do Amazonas não se integrou ao resto do País até meados do século XVIII e acolhia invasores ingleses, franceses e holandeses. Foi nesse período, em 1755, que o Marquês de Pombal criou a Companhia de Comércio do Grão-Pará e do Maranhão.

Pedro Teixeira, subindo o Amazonas (1637-1639), Raposo Tavares, projetando-se na direção do Rio Uruguai e da foz do Amazonas, pelo Rio Madeira (1628-1648) e, depois, Moreira Cabral, na direção de Cuiabá (1723), traçaram a estrutura prévia do que viria a ser consolidada pelo “cinturão defensivo” (5). Tal cinturão é um dos marcos da expansão do Brasil Colônia, o que se infere pela posição dos fortes que marcavam, no século XVIII, as fronteiras básicas. Os Territórios de Iguazu, Ponta-Porã, Guaporé, Amapá, Acre e Rio Branco foram paulatinamente integrados à Federação como estados. A ocupação humana, pela comunicação viária e pela expansão econômica, possibilitaria a consolidação da fronteira oeste, nos atuais Estados de Mato Grosso do Sul, Rondônia e Acre.

O setor norte da fronteira terrestre brasileira tornou-se complexo devido ao colonialismo das potências europeias (1). A Guiana e o Suriname, independentes, e a Guiana Francesa, território ultramarino, situados entre Venezuela e Brasil, dão testemunho da presença, no continente sul-americano, do Reino Unido, da Holanda e da França.

Disputa-se o espaço continental brasileiro: os recursos naturais, do pau brasil às especiarias, do ouro à prata; a capacidade agrícola, com a reprodução açucareira no Nordeste. Disputa-se, também, sua posição, articulada às rotas de comércio, dentro do sistema colonial: lançada sobre o estreito do Atlântico, equidistante em relação à Europa, aos núcleos coloniais das Américas do Norte e Central, aos entrepostos africanos e ao Cabo da Boa Esperança. Permanece o confronto luso-espanhol, que apresenta surpreendentes resultados: pois, se a coroa portuguesa na Europa se submete a Castela, o mesmo fato lhe faculta, nesta parte, a iniciativa de romper Tordesilhas. Avançam as fronteiras do Brasil, levando mais para o norte os poderosos europeus.

As potências que disputam o controle do mundo colonial não conseguem apossar-se de grande parte do continente. A Grã-Bretanha, que logo se torna a rainha dos mares, império mundial, alcançará parcialmente seu intento, obtendo, via Portugal, acesso às riquezas brasileiras.

O Rio Amazonas prolongou a ação estimulante do oceano até o fim das fronteiras do Brasil com os países do norte e do oeste da América do Sul, com navios que se articulam às rotas do alto-mar. A fantástica bacia amazônica é, pois, fator de maritimidade. E quando se considera o papel do Rio-Mar, na penetração dos pioneiros, na fixação dos limites extremos do Norte, na conquista dos espaços continentais contra a invasão de potências europeias, maior terá sido o peso desse complexo geográfico, que leva o meio de transporte, o homem e o próprio mar ao interior do Brasil.

E nem somente as Nações europeias ambicionaram a selva amazônica. Também os Estados Unidos da América, em diferentes oportunidades, projetaram disputá-la ou utilizá-la. Há algumas décadas, o então famoso Instituto Hudson, advogando ideias de um “futurologista”, divulgou a hipótese de transformar a bacia num imenso lago. E, vez por outra, surgem boatos sobre a internacionalização da Amazônia.

Pode-se assinalar o ano de 1826 como o do primeiro conflito de interesses entre Brasil e Estados Unidos quanto ao Rio Amazonas. Naquele ano, o navio americano a vapor *Amazon* obteve autorização para descarregar no Pará e navegar a frete entre as povoações das margens do rio. Chegando ao destino, o vapor pretendeu seguir rio acima com carga própria destinada a países estrangeiros, o que não lhe foi autorizado, uma vez que o rio era fechado à navegação, desde o tempo de Brasil Colônia. Tal foi o marco de amplo movimento político, orientado pelos Estados Unidos, tendente à abertura do Rio-Mar à livre navegação, procurando envolver interesses preexistentes não só dos países ribeirinhos superiores (Peru, Equador, Venezuela, Nova Granada e Bolívia) como da Inglaterra e da França. Várias ações sucederam-se até a solução do assunto, em 1867 (mais de 40 anos após seu início), quando decidiu o Brasil, por decreto, abrir o Rio Amazonas à navegação internacional, até Tabatinga; o Rio Madeira, até São Borja; o Rio Negro, até São João da Barra; e o Rio Tapajós, até Santarém (17).

A ação estratégica articulada impressiona pela amplitude, pois se estabeleceu eficiente limite exterior da fronteira terrestre, com um cinturão defensivo de fortes. As bacias hidrográficas propiciaram caminhos naturais de colonização, por um longo período, em que surgiram as primeiras vozes de afirmação da nacionalidade brasileira, de brancos, negros, índios e caboclos.

A geografia, nos aspectos político, econômico e social, entrou no jogo histórico. Ainda que fracamente povoado, com seus núcleos populacionais concentrados no litoral, num período em que já a metrópole se encontrava subjugada por outras nações, o Brasil teve capacidade de manter seu território e até de expandi-lo para os vazios políticos, criar sua economia, constituir-se como povo e

forjar a nacionalidade, não como um beneplácito, mas como uma conquista oportuna. Em sucinta e interessante análise, de um trabalho publicado na *Internet*, lê-se o seguinte (12):

“Somente através de uma atenção geopolítica prioritária, constante e competente, um país continental como o nosso consolidaria suas fronteiras. Pelo Tratado de Tordesilhas, assinado ao final do século XV [sic] entre Portugal e Espanha, o território brasileiro seria da ordem de 1/3 do que é hoje. No decorrer dos três primeiros séculos de sua existência como território português, o novo povo que surgia se expandiu a oeste da linha de Tordesilhas, de tal forma que, na última metade do século XVIII, já construía vários fortes delineadores de fronteiras muito próximas das atuais. Estas se confirmaram ao longo do século XIX e no início do XX, algumas vezes através de guerras violentas, mas sempre consolidadas por uma diplomacia arguta e oportuna.”

No esforço de domar o território continental os bandeirantes percorreram trilhas de esmeraldas e diamantes. Precursores navegaram rios de norte a sul, de leste a oeste, atravessaram morros e florestas, cerrados e caatingas e fundaram cidades, nessa faina de ocupação. Finalmente, depois da marcha para o Oeste, fincaram a capital no coração do Brasil, ao construir Brasília, que foi a realização de um sonho, que vinha desde a Independência.

Restava, da formação do País, a litoraneidade como marca original. Mas não faltara o sentido da ocupação necessária, que permitiu incorporar-se ao território a Grande Floresta e o Grande Rio, a Amazônia verde. Todavia, o vetor continental deixou o Gigante de costas para o mar, desatento a seu chamado, esquecido de sua origem.

5. Condições que afetam o Poder Marítimo do Brasil

No século XX, o pensamento estratégico naval mundial e o norte-americano em particular foram muito influenciados por Alfred Thayer Mahan³, que analisou os fatores que contribuíram para a ascensão e manutenção do poder do Império Britânico, hegemonia que durou mais de um século. Coincidiu com a expansão da industrialização, quando o Reino Unido exerceu a predominância sobre os mercados e a Marinha Real o controle das principais rotas marítimas. Mahan relacionou as condicionantes que afetam o Poder Marítimo das nações (15). Tais condições adaptadas à realidade brasileira, segundo estudo de Flores (10) modificado por Oliveira (21), serão mencionadas a seguir, valendo a observação que, de modo geral, são muito favoráveis ao nosso País.

Posição

Longa fronteira terrestre integra o País ao continente sul-americano, sem pressões desfavoráveis, senão episódicas. A face leste apresenta-se como extenso litoral, plataforma continental, ilhas oceânicas e águas jurisdicionais, desde o Atlântico Norte-Equatorial até o Atlântico Sudoeste. A faixa litorânea articula-se por via marítima às Américas Central e do Norte, ao continente europeu, ao norte e ao oeste da África, via Atlântico Norte; e ao sul da África, à Ásia e à Oceania, e aos países da costa ocidental do continente sulamericano, via Atlântico Sul e Pacífico. Contudo, o Brasil é ainda um país periférico, em relação às principais rotas internacionais.

³ - Obra mais importante publicada: *The Influence of Seapower upon History, 1660-1783* (13).

Configuração física

Losango achatado ao norte, em latitudes equatoriais, projeta-se para o estreito do Atlântico, pelo saliente Nordeste, e para os maciços andinos, pela floresta amazônica, cortado por duas grandes bacias, a do Amazonas e a do Rio da Prata, uma de médio porte, a do São Francisco, e outras menores, detém o privilégio de escoar 12% da água doce do planeta, dos quais 80% da bacia amazônica (3). O Brasil possui 69,3% da área do Aquífero Guarani, nos Estados de Goiás, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Uso do litoral e distribuição populacional

Razoável quantidade de áreas abrigadas e profundas favorece a existência de portos economicamente competitivos no litoral brasileiro. Esse fato foi, em décadas passadas, decisivo para a criação de corredores de exportação na Região Sul, em confronto com os portos de águas rasas e constantemente assoreados dos países da bacia do Prata.

O litoral, com suas extensas faixas de areia branca, sempre ocupou lugar privilegiado no imaginário social. Embora não herdando o vetor marítimo de Sagres, o brasileiro afeiçoou-se às praias, sobre as quais Anchieta escreveu seu poema à Virgem e onde Caymmi situou sua música dolente. Além disso, mercê das influências do mundo ocidental e de sua crescente veiculação por meio das técnicas de propaganda, o espaço litorâneo, de modo especial aquele que se vincula geograficamente às cidades, foi-se tornando, ao longo do tempo, cada vez mais valorizado. Segue-se o fenômeno da vilegiatura⁴ marítima junto às cidades, mais particularmente aquelas que facultem acesso natural às praias, que resultou numa grande corrida em direção a esses lugares e, enfim, na febre especulativa desenfreada. A casa de praia passou a ser objeto de agudo desejo das classes favorecidas, o que se estendeu à classe média como verdadeira necessidade, naturalmente ocasionando conflitos nos mais diversos municípios litorâneos, como a disputa de terreno com as populações tradicionais de pescadores (7).

A concentração do ecúmeno na costa tem sido reforçada pelo êxodo rural crônico, apesar dos esforços de colonização e povoamento das regiões centrais do País. Permanece o desequilíbrio, portanto, especialmente entre o *hinterland* e as áreas de intensa conurbação⁵ do litoral – que concentra grande parte da população nacional na faixa de até 200 km. Movimentos sociais da atualidade apresentam contraponto ao êxodo rural. Eles teriam o sentido de reconduzir ao campo os lavradores desprovidos de terra cultivável e os migrantes malsucedidos, que vivem nas grandes cidades costeiras, valendo mencionar a importância do agronegócio nesse sentido, não obstante a mecanização que o caracteriza.

Os “caranguejos ainda arranham as costas”, lembrando a velha frase. A ocupação intensa da ZC provoca sobrecarga ambiental e humana. Mas os programas de gerenciamento recomendados pela Agenda 21 da Rio-92 já vinham sendo desenvolvidos no Brasil desde a década de 1980 e estenderam-se aos 17 estados litorâneos, mercê de iniciativa da Cirm. Notável exemplo do êxito desses programas é o Macrodiagnóstico da Zona Costeira do Brasil, publicado pelo MMA, que reflete a continuidade do processo (4).

⁴ - Temporada que se passa fora das grandes cidades, no campo ou na praia; veraneio.

⁵ - Conurbação: conjunto formado por uma cidade e seus subúrbios ou por cidades reunidas, que constituem uma sequência, sem, contudo, se confundirem.

Produção nacional

O País tem aumentado e diversificado a produção agrícola e industrial, ingressando na lista dos grandes exportadores. Deixou de ser mero fornecedor de matéria prima, para competir, em nível mundial, com os principais produtores agroindustriais. A indústria brasileira de meios marítimos teve incremento na década de 1970, sofreu forte crise, com queda acentuada da construção naval nos anos 1980, no final dos anos 1990 experimentou recuperação notável, mas ora volta a sofrer séria crise.

Parcerias com Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile e, bem assim, com Bolívia, Venezuela e demais países da América do Sul visam a multiplicar o potencial produtivo, num contexto de globalização da economia. O Mercosul, um mercado de quase 300 milhões de pessoas, não apresenta, ainda, os resultados que dele se esperavam.

Escoamento

Para escoamento interno da produção, usa-se, principalmente, o modal rodoviário: é reduzido o aproveitamento hidroviário e não se emprega de forma sistemática o transporte intermodal. A existência de portos marítimos em número razoável e de uma infraestrutura rodoviária (e ferroviária, em alguns pontos) a eles articulada permite manter aceitavelmente as trocas internacionais, principalmente através das malhas portuárias das Regiões Sudeste e Sul. Não obstante, o preço do frete marítimo tem onerado fortemente o comércio, apesar da legislação modernizante. Some-se a isso a crise da Marinha Mercante nacional, com a deterioração da frota.

Clima

Nesse aspecto, a importância do Oceano tem sido acentuada pelos cientistas. Já dizia Eugen Seibold, na década de 1980 (24):

“...Dispomos hoje de muito mais dados que no passado sobre a **interface ar-mar**, a qual **é realmente o coração do sistema meteorológico do globo**, o clima representando a ‘integral’ ou a sinergia de conjunto dos fatores meteorológicos” [o grifo não consta no original].

Portanto, a relação entre o ar e o mar é considerada “o coração do sistema meteorológico do globo”. Esse mar, que funciona como um imenso receptor e distribuidor de energia, mas também reservatório, fonte das águas superiores.

O aquecimento ou o resfriamento do Pacífico e do Atlântico, fatores oceanográficos que repercutem na atmosfera, modificam o tempo meteorológico em escala planetária e condicionam o clima no Brasil. A intensificação de chuvas no Sul e no Sudeste e sua redução no Norte e no Nordeste, em anos de *El Niño*, bem como resultados inversos com *La Niña*, têm sido bastante observados e estudados nas últimas décadas. O Brasil, afetado por tais eventos extremos, está sujeito a grande variabilidade espacial e temporal do clima⁶.

⁶ - Explicação mais detalhada, no Capítulo XVII, sobre Mudanças Climáticas.

6. Geopolítica: Maritimidade

Os conceitos de maritimidade e continentalidade são usados, na Climatologia, para tratar da capacidade diferencial da massa líquida na troca de calor com a atmosfera. Assim, a faixa costeira está sujeita à maritimidade – microclimas mais amenos – e as áreas centrais do continente, à continentalidade – microclimas menos suaves.

Pode-se estender o uso dos termos, por exemplo, relacionando a ideia de maritimidade às fases da história em que os habitantes do Brasil exerciam, de preferência, suas atividades em ações ligadas ao mar e a de continentalidade ao período em que a penetração e a consolidação da posse do território interior assumem a preponderância das ações nacionais.

O uso de tais conceitos foi inspirado em Rudolf Kjellén que, no início do século passado, apoiado na obra de Ratzel⁷, criou o termo “Geopolítica”, ciência que considera as características geográficas como atuantes no processo político, relacionada à disputa e ao exercício do poder. Como afirma Marcelo Luiz Corrêa:

“O termo ‘Geopolítica’ foi criado pelo cientista político sueco Rudolf Kjellén, no início do século XX, inspirado pela obra de Friedrich Ratzel, *Politische Geographie* (Geografia Política), de 1897” (6).

E é no campo da Geopolítica que esses conceitos serão utilizados. Alguns estudiosos dessa ciência definem os quocientes de maritimidade e continentalidade como a simples relação aritmética entre as extensões lineares do litoral e da fronteira terrestre. A partir da constatação de que a costa brasileira tem mais ou menos a metade da extensão da fronteira terrestre, Backheuser, por exemplo, considera que o quociente de maritimidade brasileiro é de cerca de 0,5, portanto “inferior à da maioria dos países europeus” (1).

É discutível o método adotado. Uma simples menção ao que seria, por tal critério, a “maritimidade infinita” do Reino Unido, apesar do pressuposto histórico de expansão universal do império, não parece livre de exageros. Também não se pode dizer que um país sem litoral possua “maritimidade zero”: Bolívia e Paraguai, por exemplo, não são desprovidos de maritimidade, pois necessitam articular-se a portos marítimos, por via continental e/ou fluvial, para comerciar com as nações transoceânicas. O porto de Paranaguá tornou-se ponto extremo de um corredor de exportação a ser utilizado por aqueles países, na Região Sul do Brasil.

No entanto, maritimidade não é apenas “litoraneidade”. A projeção do continente, como solo e subsolo marinhos, em que avulta a existência de recursos energéticos de alto valor estratégico, como os hidrocarbonetos, além de outros provenientes da massa líquida (energia de marés, gradiente térmico, energia de ondas); a ocorrência de minerais de águas pouco profundas (algas calcárias e outros recursos aluvionares oriundos do continente, como ouro e diamante); as perspectivas de exploração de nódulos polimetálicos, crostas cobálticas e sulfetos polimetálicos, nos fundos marinhos (níquel, em quantidades algumas vezes superiores às existentes em terra firme e, secundariamente, cobalto, cobre, vanádio e manganês); tudo isso representa expectativa de riqueza, robustecida, em nosso País, pela descoberta das reservas gigantes do pré-sal. Acresce, ainda, a necessidade de conhecimento e uso do potencial pesqueiro das águas jurisdicionais, que se acentua com a vigência da CNUDM, haja vista não só a necessidade de o Estado costeiro fixar as capturas permissíveis dos recursos vivos em sua ZEE, mas também o dever de dar a terceiros Estados o

⁷ - O livro principal de Ratzel é citado nas referências bibliográficas (22).

acesso ao excedente da captura sustentável permissível, quando não for capaz de efetuar-la, em sua totalidade⁸.

7. Ciência e Tecnologia

A partir dos anos 1950, o Brasil deu largos passos na pesquisa científica além do litoral. Defendiam os pioneiros – na Universidade e na Marinha, representada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) – a ciência oceânica aplicada, que indicasse caminhos para a produção industrial de alimentos. Buscava-se o equilíbrio entre o esforço de pesca e a produtividade, a medida balanceada entre o lucro oportunista e o benefício para o País (18).

O Ano Geofísico Internacional (1957/58) estimularia a DHN a aproveitar em pesquisa o antigo Navio-Escola Almirante Saldanha, que veio a ser transformado em oceanográfico, com apoio da Unesco, e passou a prestar serviços, associado às universidades. O interesse pelo oceano não se limitaria às questões físicas e biológicas, mas enveredaria pela Química, pela Geologia e pela Geofísica e por todas as disciplinas que, integradas, vêm formar o mosaico das ciências oceânicas. Diversas operações oceanográficas foram realizadas a partir dos anos 1960, concretizando os sonhos dos pioneiros. O Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva, um dos mais notáveis, termina seu livro, “O Desafio do mar”, com a observação curiosa:

“A Nação é feita por piratas e profetas. Mas piratas e profetas, dos bons, geram-nos a Universidade. Somente com bons piratas e bons profetas do mar é que nos apropriaremos desse Mar com uma posse real, profunda, apaixonada, definitiva” (18).



Figura 1 - O Saldanha, como navio-oceanográfico

8. A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm) e seu Programa de Mentalidade Marítima (Promar)

Criada em 12 de setembro de 1974, por meio do Decreto nº 3.939, a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm) coordena as atividades para exploração sustentável dos recursos naturais da Amazônia Azul e áreas internacionais, conforme os interesses do Brasil, para o desenvolvimento socioeconômico do País. Constitui-se em um colegiado multidisciplinar permanente, vocacionado para tratar da governança e do uso compartilhado do oceano. Estruturada em planos e programas, prevê a execução descentralizada dos projetos

⁸ - Ver Capítulo I, Item 2.

conduzidos pelos Ministérios, pela Marinha, Órgãos do Governo, Universidades, Institutos Ambientais e de Pesquisas. Coordenado pelo Comandante da Marinha, como Autoridade Marítima, cuja competência abrange a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) e o Programa Antártico Brasileiro (Proantar), compõe-se de representações dos seguintes Ministérios: Casa Civil; Defesa; Relações Exteriores; Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações; Minas e Energia; Educação; Desenvolvimento, Indústria e Comércio; Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Meio Ambiente; Transportes; Saúde; Esporte; e Turismo.

A Cirm é responsável por um grande número de Planos e Projetos de grande relevância para o País. Cita-se o Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM) e o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac). Como relevantes Programas, mencionam-se: Aquicultura e Pesca (Aquipesca), Avaliação, Monitoramento e Conservação da Biodiversidade Marinha (Revimar), Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (Remplac), Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (Proarea), Sistema Brasileiro de Observação dos Oceanos e Clima (Goos/Brasil), Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar (PPG-Mar), Arquipélago de São Pedro e São Paulo (Proarquipelago), Pesquisas Científicas na Ilha da Trindade (Protrindade), e Biotecnologia Marinha (Biomar).

Além desses programas, a Cirm coordena o Grupo de Integração para o Gerenciamento Costeiro (GI-Gerco), o Programa Antártico Brasileiro (Proantar) e o Programa de Mentalidade Marítima (Promar).

Naturalmente, todas estas atividades, várias já desdobradas ao longo deste Relatório em outros capítulos mais diretamente pertinentes, contribuem para o aumento da mentalidade marítima em nosso País. Mas cabe aqui dar ênfase ao fato de que a Cirm houve por bem criar um Programa específico para o incremento nacional da mentalidade marítima – o Promar. Por isso mesmo, será objeto, a seguir, de algum detalhamento.

O Programa de Mentalidade Marítima (Promar), criado pela Resolução nº 002/1997 da Cirm, tem como objetivo coordenar, em nível nacional, o desenvolvimento da Mentalidade Marítima em nosso País. Desenvolve atividades voltadas para a conscientização da sociedade sobre a importância do mar e seus recursos para o desenvolvimento do Brasil.

O Promar é conduzido por um Comitê Executivo que coordena e supervisiona a execução dos projetos que o integram. É composto por representantes dos seguintes Ministérios e Instituições: Secretário da Cirm (Coordenador); Ministério da Defesa; Ministério das Relações Exteriores; Ministério dos Transportes; Ministério da Educação; Ministério de Minas e Energia; Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovação e Comunicações; Ministério do Meio Ambiente; Ministério do Turismo; Ministério do Esporte; Comando da Marinha, Estado-Maior da Armada, Diretoria de Portos e Costas e o Centro de Comunicação Social da Marinha.

As atividades incluem palestras, exposições e a confecção de um folheto informativo – Infocirm, além da publicação de livros e cartilhas. O Promar realiza, em média, 40 exposições e 30 palestras, por ano. O Infocirm é um periódico de divulgação sobre as atividades na Amazônia Azul e na Antártica com uma tiragem impressa de 3.000 exemplares e eletronicamente enviado para 10.000 mil endereços.

As redes sociais, cada vez mais, são formas de propagação de informações, por isso são

utilizadas frequentemente. A página do *facebook*, da MB, atingiu um milhão e meio de seguidores. O site da Cirm: <<https://www.mar.mil.br/secirm/portugues/principal.html>> é atualizado constantemente. As publicações do Promar são acessíveis para consulta e *downloads*: <<https://www.mar.mil.br/secirm/portugues/promar.html>>. A página do *facebook* do Promar possui conteúdo destinado a um público diversificado, com postagens para despertar interesse pela dinâmica das informações: <<https://www.facebook.com/promar.secirm>>.

A exposição “Amazônia Azul e o Brasil na Antártica” possui *displays* interativos, televisores de 55”, maquetes de Estações Científicas, navios e aeronaves, réplicas de pinguins em tamanho natural, roupas antárticas, moto de neve, permitindo ao visitante conhecer o ambiente onde pesquisadores e militares desenvolvem seus trabalhos nas ilhas oceânicas brasileiras e na Antártica. Nessas ocasiões, são apresentados vídeos e imagens sobre as pesquisas da flora e fauna e são distribuídas publicações sobre os Planos e Programas da Cirm.

As Cartilhas do Promar, em linguagem acessível, são destinadas ao público infante juvenil. A mais recente é sobre o Protrindade. No texto, a personagem principal é uma tartaruga que conta aos netos a história da Ilha. A escolha da tartaruga não foi por acaso: Trindade é o maior sítio reprodutivo da tartaruga-verde no País. As outras cartilhas são sobre a Amazônia Azul, o Proantar e o Proarquipelago.

Em parceria com o IBGE, a Cirm confeccionou o “Atlas Geográfico das Zonas Costeiras e Oceânicas do Brasil”, capacitando o Brasil a apoiar os demais membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa na confecção de publicação similar.

Os livros “O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro” e “A Importância do Mar na História do Brasil”, produzidos com o Ministério da Educação, como parte da Coleção “Explorando o Ensino”, visam estimular a reflexão sobre a importância histórica, econômica e estratégica da Amazônia Azul.

A Cirm publicou, em 2014, o livro “Em Busca do Consenso – Terceira Conferência das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar”, de autoria do Almirante Airton Ronaldo Longo (14), membro atuante da delegação brasileira junto à Terceira Conferência sobre o Direito do Mar, conclave que durou dez anos e produziu a nova moldura jurídica dos oceanos, após intensa atividade que buscou obter – objetivo afinal logrado – o difícil equilíbrio entre os interesses marítimos das potências e os dos países em desenvolvimento.

9. Entidades que contribuem destacadamente para o desenvolvimento da Mentalidade Marítima no País

Em prol do desenvolvimento da mentalidade marítima em nosso País, destaca-se, a seguir, o importante papel desempenhado pela Fundação de Estudos do Mar (Femar), pelo Escotismo no Mar (EM) e as atividades do Instituto Rumo ao Mar.

A Femar, uma Instituição de direito privado, sem fins lucrativos, dotada de autonomia patrimonial, administrativa e financeira, foi criada em 31 de maio de 1966, sob a iniciativa do Almirante de Esquadra José Santos de Saldanha da Gama que, no seu entendimento, o panorama do Poder Marítimo brasileiro, dos anos sessenta, não se mostrava promissor. O Brasil era governado “de costas para o mar”. Urgia inverter essa situação. Então, sobreveio a ideia de instituir uma Fundação com o propósito de estudar os problemas relativos aos portos, navegação, construção naval e pesca, de modo a contribuir para a formação de uma mentalidade marítima nacional.

Então, desde seus primórdios, a Fundação de Estudos do Mar difunde a mentalidade marítima, em consonância com a conceituação dada pela Marinha do Brasil, e também contribui para o desenvolvimento dos fatores que propiciam seu surgimento em nosso País nas áreas de Ensino, Pesquisa e Extensão, dos quais podemos destacar os seguintes programas e projetos:

Em 1994, em decorrência da parceria realizada com a Diretoria de Portos e Costas (DPC), a Femar passou a ministrar os cursos do Programa de Ensino Profissional Marítimo (EPM) - Atividades Correlatas.

Para dar suporte à demanda de cursos, a Fundação desenvolveu e implantou, em 2009, o seu Sistema Acadêmico Informatizado (SIGE), com capacidade de planejar, executar e controlar a gestão de ensino. Com a operacionalização do sistema, a Femar passou a ministrar aulas para uma média de duzentos e cinquenta turmas por ano, em cerca de vinte cidades no Brasil. Atualmente, há registro no SIGE de aproximadamente novecentos e cinquenta instrutores/professores e trinta e sete mil alunos que estudaram na Fundação.

Dentre os recentes programas de ensino voltados à capacitação do profissional do mar, destaca-se, a título de exemplo, os cursos de formação de aquaviários:

Por meio de um convênio firmado, em 2012 e com previsão de término para 2019, com a Transpetro e a DPC, a Femar já formou cento e cinquenta e três Oficiais de Máquina e trezentos e trinta de Náutica para atuarem em nossa Marinha Mercante.

Em atendimento às demandas da Comunidade Marítima brasileira, desde 2013, setecentos e sessenta e três alunos concluíram os Cursos de Formação de Aquaviário (CFAQ) e os Cursos de Adaptação de Aquaviário (CAAQ) na Fundação.

Com o propósito de atender às necessidades básicas de credenciamento junto à Marinha do Brasil, a Fundação, em 2013, desenvolveu, planejou e executou um projeto de reestruturação física de suas instalações e, após uma série de pesquisas, obteve e operacionalizou o Centro de Simuladores Marítimos da Femar (CSMF).

Os simuladores de Náutica, de Máquinas e de Operações Comerciais Marítimas são do tipo “*PC Based Simulator*” e permitem realizar treinamentos práticos sobre diversas técnicas de condução/manobras de embarcações e de comércio/transporte marítimo, previstos nos currículos dos cursos do Ensino Profissional Marítimo.

Nos dias atuais, a Femar, além de ministrar cursos regulamentados pela Lei nº 7.573, que dispõe sobre o EPM, desenvolve também atividades de ensino em conformidade com a Lei nº 9.394, (LDB), que estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional.

Para atender às exigências previstas na LDB, em 2014, após aprovação e inclusão de dispositivo legal em seu Estatuto, foi criada a Escola Técnica de Estudos do Mar (Etemar), vinculada à Fundação e por ela mantida, mas regida pelas normas básicas estabelecidas em seu Regimento Escolar.

Em 2016, a Etemar iniciou suas atividades acadêmicas com a primeira turma do Curso Técnico em Transporte Aquaviário (CTTA), cumprindo as normas previstas na LDB e Deliberação CEE nº295/2055, para o qual possui Credenciamento e Registro junto ao Conselho Estadual de Educação do Rio de Janeiro.

Em conformidade com as suas finalidades estatutárias e com a política de desenvolvimento e valorização da educação profissional e tecnológica de nível médio, a Femar oferece, gratuitamente, aos cidadãos brasileiros dois cursos do Catálogo Nacional de Cursos Técnicos, o Técnico em Transporte Aquaviário e o Técnico de Portos (CTP), com duração de quinze meses, formando profissionais, não embarcadiços, para atuarem no transporte aquaviário e atividades portuárias.

Na área da pesquisa, a Fundação participou, no período de 2009 até 2014, juntamente com a Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil (DHN) e a Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (Secirm), do projeto de Levantamento da Plataforma Continental – Leplac.

Entre os anos de 2011 e 2014, por meio de uma parceria com a Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM), a Femar participou do “Projeto de Pesquisa sobre a Potencialidade de Recursos Minerais no Mar”. Este projeto foi realizado dentro do Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais na Plataforma Continental Brasileira e na Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (Proarea).

Deve-se à MB a introdução do EM no Brasil. Em 1910, chegaram os novos navios adquiridos da Inglaterra, que iriam constituir a chamada Esquadra Branca, que possibilitou ao País voltar à condição de potência naval. A viagem dos navios importou na volta dos familiares de seus tripulantes, que os acompanharam ao exterior, incluindo vários jovens que haviam aderido, com entusiasmo, ao Escotismo do Mar, naquele país. Consta que o jovem Aurélio Azevedo Marques, filho do Suboficial Amélio Azevedo Marques foi o primeiro *boy scout* brasileiro, após ingressar em um grupo de escotismo inglês. Ainda é a Marinha, em 1919, que passa a incentivar a criação de Grupos de Escoteiros do Mar (Gemar), ao longo de nosso litoral (9). À época, Frederico Villar, no comando de seu “Cruzador Missionário”⁹, motivou-se com a atuação do Tenente Benjamin Sodré, em Belém, onde servia, em prol do Escotismo do Mar. Passou, assim, nos portos em que fazia escala o seu benfazejo navio, a dar condi es para o surgimento de Gemar (9).

Predominam os Oficiais de Marinha entre os fundadores, mais adiante, em Jurujuba, (Niterói/RJ), da Confedera o Brasileira de Escoteiros do Mar (CBEM), que deu origem, atualmente,   Coordena o Nacional dos Escoteiros do Mar (Conamar),  rgo interno da União dos Escoteiros do Brasil (UEB).

O Aviso n  3.811 de 28/03/1923, do Ministro da Marinha, criou o primeiro Regulamento dos Escoteiros do Mar. Em 1937, a MB cede, em usufruto, a ilha de Boa Viagem (Niterói/RJ) aos Escoteiros do Mar. Em 1987,   entregue, ao Ministro da Marinha, o Projeto “Rumo ao Mar”, visando dotar todos os Grupos Escoteiros do Mar de pequenas embarca es adequadas às atividades marinheiras. Em 2002, a MB reconhece a aprova o na prova teórica dos Cursos de Chefes Escoteiros do Mar como requisito válido para a habilita o de Arrais e Veleiro Amador (9).

Todos os Estados litorâneos brasileiros dispoem de, pelo menos, um Gemar. No Rio de Janeiro e também no Pará, existem 12; no Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul, existem dez, em cada. Em todo o País, ora existem cerca de 100 Gemar, integrados por, aproximadamente, 4.000 escoteiros. Assim, ao longo de todo nosso litoral, grupos de jovens, dentro dos sadios princípios do escotismo, começam, desde cedo, a familiarizar-se com assuntos ligados ao mar e   sua gente e a

⁹ - Nome que recebeu o Cruzador José Bonifácio, ao realizar a “Misso de Nacionaliza o da Pesca e Saneamento do Litoral”, ocasião em que foram constituídas as col nias de pesca ao longo do litoral.

valorizá-los. A formação incorpora a prática de atividades marinheiras, incluindo navegação à vela e a motor, conhecimentos de pesca, oceanografia e tradições dos homens do mar, tudo visando à formação de um espírito marinheiro, do gosto pelos assuntos marítimos (16).

No Rio de Janeiro, a meritória atividade promovida pelo Instituto Rumo ao Mar (Rumar) tem direta implicação no incremento da mentalidade marítima. O Rumar, associação de direito privado, sem fins lucrativos, tem como missão social “resgatar e fomentar a conscientização do uso das águas fluviais e jurisdicionais marítimas brasileiras, da chamada Amazônia Azul, para o desenvolvimento sustentável do País, por meio de ações e projetos sociais, educacionais, culturais, de marinharia, de preservação ambiental e de ciência e tecnologia”. Sua origem remonta ao “Projeto Rumo ao Mar” que objetivava, entre outras metas, “despertar o interesse pelas coisas do mar na juventude”, juntando esforços com a Marinha do Brasil; com a Cirm/Secirm, no “Programa Mentalidade Marítima”; e com os Escoteiros do Mar. A Associação foi fundada em junho de 2008 no Museu Naval, em Assembleia presidida pelo Ministro da Marinha e o Coordenador Nacional dos Escoteiros do Mar. Sua atual certificação como Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (Oscip) facilita o estabelecimento de parcerias visando contribuir para atrair a atenção dos brasileiros para a importância do mar.

10. Algumas iniciativas de maior interesse

Centro de Convívio dos Meninos do Mar (CCMar)

O Centro de Convívio dos Meninos do Mar (CCMar), resulta de uma parceria entre a Furg e o BNDES. Trata-se de um espaço para o desenvolvimento de ações educativas e cursos básicos pré-profissionalizantes para estudantes entre 14 e 17 anos da cidade de Rio Grande (RS), em situação de vulnerabilidade. A missão formal do Centro é “ratificar a desejada educação plena, através do intento de formação integral de jovens em situação de vulnerabilidade socioeconômicoambiental da comunidade do Rio Grande, atendendo à vocação regional para as ações desenvolvidas no ecossistema costeiro, com ênfase na mentalidade marítima e na inserção dos jovens no mercado de trabalho”. Ora dispõe de um barco – o “Flor do Mar” – para treinamento de navegação de seus alunos e de uma escola de carpintaria naval. Seus objetivos incluem, entre outros: “Engajar os jovens em ações voltadas para o aprendizado e para vivência com o ecossistema costeiro, através do desenvolvimento da mentalidade marítima”; e “Incentivar a formação em atividades profissionais relativas às necessidades de mão de obra voltadas para o mar”.

Esportes Náuticos

Embora o brasileiro comum não possua, ainda, a compreensão da dimensão do mar e seus recursos para o desenvolvimento do País, ele valoriza o litoral como um ambiente de esporte e diversão. A prática do esporte e lazer ligados ao mar contribui para o desenvolvimento da maritimidade brasileira, principalmente pela extensa e diversificada costa que, aliando a beleza de enseadas e ilhas ao bom clima em quase toda sua extensão, é um verdadeiro paraíso para os esportes náuticos.

Amir Klink, aproveitando-se das correntes oceânicas, logrou trazer seu barco a remo, em épica travessia, da costa ocidental da África até a capital da Bahia e fez, em barco a vela, a circum-navegação da Antártica. Na vela, esporte olímpico, o País tem costume de ganhar medalhas. Mas também os esportes litorâneos, como o futebol de areia, o vôlei de praia, o *surf*, e o *body boarding*

são bastante populares. Em todos esses esportes, os brasileiros se destacam.

Desportistas de surf colaboraram extensa e voluntariamente com o projeto “Sentinela dos Mares”, da UFSC, registrando observações de ondas durante quatro anos (1990-1993), em todo o litoral brasileiro. Tais observações, feitas por surfistas, permitiram caracterizar correntes litorâneas e fundamentar estudos da Coppe-RJ sobre transporte de areais na praia do Leblon. A participação desses atletas em trabalhos científicos contribuiu, sem dúvida, para expressar a sinergia esporte-ciência, no campo da mentalidade marítima.

11 - Conclusão

O Brasil possui características geográficas, ambientais e econômicas que tornam inquestionável sua vocação oceânica: a costa de 8.500km, a ZEE de 3.540.000km² que, somados aos 960.000km² da extensão da Plataforma Continental, totalizam uma área marítima de 4,5 milhões de km². Tal área apresenta um grande potencial de riqueza em termos de biotecnologia marinha e recursos vivos e não vivos, além de exercer importante influência sobre o nosso clima. Ainda mais, 80% da população brasileira, vive a menos de 200km do litoral, 90% do petróleo são produzidos *off shore* e, para 2020, existe a meta de atingir-se milhão e meio de toneladas na produção de pescado.

Nossa História também é vinculada ao Oceano. O Brasil foi descoberto, cobiçado e teve sua independência consolidada pelo mar. Entretanto, o País deu as costas para o litoral, para conquistar o território imenso, que se expandiu para oeste e triplicou sua dimensão original. Algumas vezes, através de guerras, “mas sempre consolidadas por uma diplomacia arguta e oportuna”. Os bandeirantes percorreram trilhas de esmeraldas e diamantes, precursores navegaram rios de norte a sul, de leste a oeste, atravessaram morros e florestas, cerrados e caatingas e fundaram cidades, nessa faina de ocupação. Finalmente, depois da marcha para o Oeste, fincaram a capital no coração do Brasil, ao construir Brasília.

Através de uma atenção geopolítica prioritária, constante e competente, um país continental como o nosso consolidou suas fronteiras. Esse predomínio da continentalidade permitiu a incorporação da Grande Floresta e do Grande Rio, a Amazônia verde. Todavia, o vetor continental deixou o Gigante de costas para o mar, com o olhar longe de sua origem. Agora, os pioneiros são os “Bandeirantes do Leste”, nosso desafio como Nação é incorporar a “Amazônia Azul”.

Observam-se avanços na Mentalidade Marítima, citando-se como exemplos concretos: a atuação multidisciplinar da Cirm, o progresso alcançado na exploração de petróleo *off-shore* e a disseminação do conceito “Amazônia Azul”, que traduz de forma simples a complexa inserção do Brasil no cenário marítimo internacional. A ampliação da área de jurisdição no mar implica, também, acréscimo de deveres e de meios para seu cumprimento, dentre os quais um Poder Naval compatível.

As condições que afetam o Poder Marítimo podem ser consideradas como antecedentes de maritimidade: posição, configuração física, uso do litoral e distribuição populacional, produção, escoamento da produção, clima e mentalidade marítima. A análise desses fatores revela que o Brasil ocupa posição privilegiada entre as nações marítimas. O Mar está nos chamando, estamos percebendo a necessidade de resgatar nossa vocação. É a hora do Oceano, nada nos impede de assumir esse destino.

Colegiado de caráter permanente, coordenado pelo Comandante da Marinha como

Autoridade Marítima, a Cirm busca, em nível estratégico, promover a discussão e desenvolver o planejamento multidisciplinar das ações que envolvem os recursos do mar e, além disso, acompanha a execução dessas atividades. O objetivo é avaliar as potencialidades do mar, seus recursos vivos e não vivos, monitorar os fenômenos do clima das áreas marinhas sob jurisdição e de interesse nacional, visando à sustentabilidade. Tem como foco a geração de conhecimento e a formação continuada de Recursos Humanos na área de Ciências do Mar. Também busca fortalecer a Mentalidade Marítima na sociedade brasileira, Em tal sentido, desempenha papel fundamental, no País. De fato, é muito relevante a coordenação, a seu cargo, de um Programa de Mentalidade Marítima (Promar), com base em uma estrutura ministerial que, em nível nacional, desenvolve atividades de caráter permanente e organizadas estruturalmente, seja diretamente, seja mediante parcerias diversas.

Esse é o propósito do conceito “Amazônia Azul”: provocar a reflexão e despertar a consciência sobre o valor econômico da extensa área marítima, adjacente ao território terrestre, onde o País exerce soberania plena ou direitos de soberania. A ideia é chamar a atenção para o aspecto estratégico do Mar Brasileiro, mais que isso, contribuir para que esse interesse se torne uma convicção dos brasileiros e seja capaz de gerar ações efetivas, a fim de incorporar o potencial de prosperidade do mar que nos pertence em benefício do País.

Finalmente, é preciso reconhecer que a maritimidade brasileira, mais que uma vocação, é um caminho fundamental. Não é alternativa, mas necessidade. Não é questão de gosto, mas destino inexorável.

Seguem-se algumas providências possíveis, aos tomadores de decisão, a fim de estimular a melhoria da Mentalidade Marítima no País.

SUGESTÕES:

- **VALORIZAR** o Programa de Mentalidade Marítima (Promar) desenvolvido pela Cirm em âmbito nacional, por sua contribuição para conscientização marítima do Brasil.
- **VALORIZAR** o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac), em função da importância do trabalho que definirá o Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira, na qual o Brasil exercerá direitos de soberania para a exploração dos recursos naturais do leito e subsolo marinhos.
- **VALORIZAR** o Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM), que tem como propósito a avaliação das potencialidades do mar, a geração de conhecimento e a harmonização do uso compartilhado do ambiente marinho.
- **ADOTAR** medidas de apoio aos Programas Aquipesca, Revimar, Remplac, Proarea, Goos-Brasil, PPG-Mar, Proarquipelago, Protrindade e Biomar..
- **VALORIZAR** o Grupo de Integração para o Gerenciamento Costeiro (GI-Gerco) que orienta a utilização dos recursos e estabelece o ordenamento territorial do litoral.
- **VALORIZAR** o Programa Antártico Brasileiro (Proantar) pela contribuição científica e importância estratégica da presença brasileira naquela região, que credencia o Brasil, como Membro Consultivo, a participar das decisões sobre o Continente Branco.

- **APOIAR** parcerias de universidades e institutos de pesquisas brasileiros com congêneres de outros países, para desenvolver a oceanografia nacional.
- **ESTIMULAR** parcerias com museus marinhos para realização e divulgação de exposições.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BACKHEUSER, E. *Curso de Geopolítica Geral e do Brasil*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, p. 190-272, 1952.
2. BRASIL. Ministério da Marinha. Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. *Programa de mentalidade marítima "Promar"*. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/secirm/promar.htm>>. Acesso em: 30 nov. 2009.
3. _____. Ministério das Minas e Energia. Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica. Divisão de Controle de Recursos Hídricos. *Atuação 1979-1985*. Brasília, DF, 1985, p. 5.
4. _____. Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal. *Macrodiagnóstico da zona costeira do Brasil na escala da União*. Brasília, DF, p. 1, 1991.
5. CASTRO, T. *Atlas - texto de Geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro, Capemi, p. 11- 29, 1981.
6. CORRÊA, M. L. Disponível em < <http://www.anglovinci.com.br/fase/files/Aula201/20201/GEOPOLÍTICA/20/REVISADO.pdf> > .
7. CORREIA DANTAS, E. W. et al. *Vilegiatura Marítima no Nordeste Brasileiro*. X Colóquio Internacional de Geocrítica. Barcelona, 26-30 de maio de 2008.
8. DIEGUES, M. *Ocupação humana e definição territorial do Brasil*. [s.l.]. Conselho Federal de Cultura, p. 7-161, 1971.
9. ESCOTEIRO DO MAR. Disponível em < <http://www.escoteirodomar.org>>.
10. FLORES, M. C. Conceito e situação brasileira. ESG. *Panorama do poder marítimo brasileiro*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, SDGM, p. 87, 1972.
11. FRANCO, A. A. M. *Desenvolvimento da civilização material do Brasil*. 2ª ed. Conselho Federal de Cultura, p. 27, 1971.
12. GEOPOLÍTICA no Brasil. Disponível em <<http://www.ds.brasil.nom.br.htm>>. Acesso em out. 2009.
13. GUIMARÃES CARVALHO, R. *Amazônia Azul*. Revista do Clube Naval, RJ, nº329, 2004.
14. LONGO, A.R. *"Em Busca do Consenso - Terceira Conferência das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar"*. PROMAR, Brasília/DF, 2014.
15. MAHAN, A. T. *The influence of sea power upon history*. 25. ed. Boston, Little - Brown and Company, p. 28, 1918.
16. MARTINS, F. K. *Forjando a mentalidade marítima dentro e fora da Marinha do Brasil*. Revista Marítima Brasileira, set./dez. 2012, p. 205-8.
17. MEDEIROS, F. S. *A liberdade de navegação do Amazonas*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, v. 122, p. 286, 1938, 303 p.
18. MOREIRA DA SILVA, P. C. *O Desafio do Mar*. Rio de Janeiro, Sabiá, 1970.
19. _____. *Usos do Mar*. Brasília, DF, Cirm. P. 17, 1978.
20. MURADÁS, J. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. *A Geopolítica e a formação territorial do Sul do Brasil*, Porto Alegre, RS, 2008.
21. OLIVEIRA, L. L. *Novos aspectos geopolíticos do Brasil*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, SDGM, v. 109, nos 1/3, jan./mar., p. 35-51, 1989.
22. RATZEL, F. *Politische Geographie*, 1897. Disponível em <<http://p-t.wikipedia.org/wiki/geopolitica.htm>>. Acesso em 22 out. 2009.
23. RODRIGUES, J. H. *Vida e História*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, p. 26 - 46,

1966.

24. SEIBOLD, E. Les sciences de la mer à l'aube de l'an 2000. UNESCO. *Impact–science et société–science et droit international de la mer pour l'homme de demain*. Paris, n° 3 / 4, p. 278,1985.
25. TRAVASSOS, M. *Projeção continental do Brasil*. Companhia Editora Nacional, 4^a ed. São Paulo. Companhia Editora Nacional. P. 208,1947.
26. VIDIGAL, A. A. F. et al. *Amazônia azul: o mar que nos pertence*. RJ, Editora Record, 2005, 306 p.