

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 – as fronteiras marítimas em particular –, analisando os fatores que afetam o Poder Marítimo Nacional, adaptados às condições formuladas por Alfred Thayer Mahan. Define, ainda, a Maritimidade no campo da Geopolítica e ressalta a importância da ação Promoção da Mentalidade Marítima (Promar), programa coordenado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm) que é considerado fundamental para o desenvolvimento de uma cultura oceânica na sociedade brasileira. Por fim, conclui-se que é chegado o momento de o País incorporar a Amazônia Azul com o seu potencial de prosperidade em benefício da sociedade, apresentando sugestões pertinentes à matéria.

Abstract

This chapter introduces the concepts of Maritime Mentality and Blue Amazon (from the Portuguese Amazônia Azul). It describes the history of Brazil's formation – the maritime borders in particular – and analyzes the factors that affect the Brazilian National Maritime Power, as adapted to the conditions formulated by Alfred Thayer Mahan. The text defines Maritimity in the field of Geopolitics and emphasizes the importance of the action Promotion of a Maritime Mentality (Promar), a program coordinated by the Interministerial Commission for Marine Resources (Cirm) which is considered fundamental for the development of such mindset in the Brazilian society. The article concludes that the time has come for the country to incorporate the Blue Amazon with its potential for prosperity and for the benefit of society; lastly, it presents some suggestions on the matter.

1. INTRODUÇÃO

Se olharmos do espaço, 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 o oxigênio presente na atmosfera.

Historicamente, o mar tem sido 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

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

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, tendo em vista o aumento no alcance das armas e dos radares, o mar territorial foi se ampliando gradativamente.

Levando-se em consideração o aumento das profundidades de perfuração dos fundos marinhos, as disputas frequentes sobre áreas de pesca e a crescente poluição do mar, entre outros fatores, desde a década de 1970 os aspectos políticos, econômicos e científicos, além dos ligados à preservação do meio ambiente, passaram a assumir papel ainda mais relevante nas discussões internacionais sobre o mar. Nesse contexto, em 1970 o Brasil adotou, unilateralmente, o mar territorial de duzentas milhas, 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, em 1973 foi convocada a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que logrou aprovar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) em 1982, já ratificada por 166 países. Caminhando para a aceitação universal, a CNUDM atualmente é considerada um marco no Direito Internacional, exemplo de negociação bem-sucedida no âmbito das Nações Unidas.

A CNUDM apresentou uma ótica inovadora ao considerar patrimônio comum da humanidade os recursos minerais existentes no leito do mar e em seu subsolo – a “Área”, que se situa além da jurisdição nacional de cada país. A Convenção estabeleceu, ainda, 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 a pronta adoção de providências dela decorrentes: a mais relevante foi 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 no País e tem a seu cargo o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac), o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na ZEE (Revizee) e o Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (Remplac), entre outras atribuições no contexto da CNUDM.

Na verdade, a grande maioria (80%) da população brasileira vive a menos de 200 km do litoral, onde também se concentram 93% da produção industrial e 85% do consumo de energia. Quase a totalidade das importações e exportações, vitais para a nossa economia, são feitas pelo mar – cerca de 95% do comércio exterior acontece por via marítima. Do mar, extraem-se energia e alimentos: 90% do petróleo é produzido *offshore* e a nossa produção de pescado gira em torno

de um milhão de toneladas por ano, perto do limite de captura sustentável – a previsão é que tenha sido atingido o total de um milhão e meio de toneladas em 2020.

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

2. MENTALIDADE MARÍTIMA

De acordo com o Decreto nº 10.544/2020, que aprovou o X Plano Setorial para os Recursos do Mar (BRASIL, 2020):

Pode-se conceituar a mentalidade marítima como a convicção ou crença, individual ou coletiva, da importância do mar para a sobrevivência e a prosperidade do País, desenvolvendo nos brasileiros hábitos e atitudes de uso racional e sustentável dos recursos marinhos².

Essa definição ressalta a disposição para a ação e valoriza 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 que, na verdade, constitui o verdadeiro objetivo da sociedade – fator determinante do progresso e da força da Nação. Portanto, trabalhar em prol do desenvolvimento da mentalidade marítima do povo brasileiro é muito mais uma tarefa de intensificar essa vontade de agir no sentido do uso racional do mar do que simplesmente de refinar a crença ou as convicções sobre o tema.

Por outro lado, seria estéril uma discussão sobre o que mais importa: se a mentalidade marítima em si mesma ou o desenvolvimento dos fatores que propiciam o seu surgimento. Ou seja: se a mentalidade marítima seria uma causa ou o simples efeito desses fatores, pois, na verdade, tanto os fatores quanto a mentalidade se influenciam e se consolidam mutuamente num processo dialético que alcança estágios cada vez mais avançados no compasso da história do País.

O Capítulo XIX desta publicação apresenta uma análise comparativa da pesquisa de opinião pública realizada em 2020 com as duas anteriores, de 1997 e 2011, na qual se confirma a existência de uma consciência individual dos brasileiros quanto à importância do mar. Todavia, a vontade de agir em prol do uso racional e sustentável do mar no Brasil carece de eficácia, o que não revela uma falha das pessoas, mas sim um grande problema institucional do País.

Com o propósito de orientar as ações de divulgação da Marinha do Brasil (MB), a Fundação Getúlio Vargas realizou, em 2015, uma pesquisa para verificar especificamente o grau de conhecimento dos brasileiros sobre a MB. Foram ouvidos 2.000 residentes em todas as regiões do Brasil, e os resultados constataram que 90% dos brasileiros consideram a Marinha do Brasil importante, confiam na instituição e acreditam que ela contribui para o País. Percebe-se, assim, que sua imagem é extremamente positiva. Entretanto, quando estimulados a exemplificar as ações da MB, apenas 10% dos entrevistados souberam responder.

² <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/livro-economia-azul>

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 este capítulo apresente considerações gerais e históricas, 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.

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

Registre-se que, em verdade, o Brasil não está parado: os grandes progressos alcançados no campo da exploração de petróleo *offshore* dão testemunho concreto desse fato. Além disso, a disseminação do conceito de Amazônia Azul (VIDIGAL et al., 2006) reflete a evolução dos entendimentos internacionais sobre o Direito do Mar e 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 e 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. Essa situação, porém, vem se alterando significativamente.

As principais causas dessa situação serão discutidas a partir de alguns conceitos fundamentais, como os de maritimidade e continentalidade, além do estudo das razões históricas que a determinaram.

3. O CONCEITO DE AMAZÔNIA AZUL

O Brasil possui uma costa de 8.500 km e uma ZEE de 3,6 milhões de km² que, somados aos mais de dois milhões de km² de extensão da Plataforma Continental, incluindo a Elevação do Rio Grande (ERG), totalizam uma área marítima de 5,7 milhões de km² – a Amazônia Azul³.

Essa região apresenta importância inquestionável não só devido ao fato de ser a principal via de transporte do comércio exterior do País, mas também por causa de suas reservas de petróleo e gás, sua diversidade de recursos naturais (como a pesca, a biotecnologia marinha e os minérios) e sua influência sobre o clima brasileiro.

Em 2011, a Marinha obteve o registro da expressão “Amazônia Azul”. O propósito maior é o de despertar a curiosidade pelo mar que nos pertence, esse espaço marítimo equivalente a mais da metade do nosso território terrestre, com dimensão e biodiversidade semelhantes às da Amazônia verde e, portanto, igualmente desafiador, tendo em vista os esforços exigidos 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, por meio da Lei nº 13.187/2015, o Dia da Amazônia Azul, com a

³ A expressão “Mar Brasileiro”, como utilizada pelo Cembra, é equivalente.

finalidade de 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 vínculos foram determinantes na história de nosso País. Entretanto, como já observado, para a maioria dos brasileiros essa percepção não está clara e 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 Brasil, nascido colônia, começou se fixando no litoral, pois essa era a única forma possível de se estabelecer. No entanto, era preciso se firmar 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 a sua maritimidade para construir o 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 Mundo. Uma reflexão sobre Tordesilhas revela o processo em que se defrontavam duas realidades geográficas, duas esferas de poder, duas condições econômicas, duas concepções políticas e sociais.

De fato, o confronto ibérico ocorreu em espaço mais amplo como projeção de interesses econômicos; a primazia lusitana inicial, na virada dos anos 1500, firmou um grande império devido à dominação das rotas marítimas no Atlântico e no Índico. O *mare clausum* português (CASTRO, 1981), 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, uma “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 reduzirá, mais tarde, pela integração das ilhas do arquipélago (DIEGUES, 1971); 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, na bacia hidrográfica do Rio da Prata, hospedou poderosos rivais em suas margens e foi importante referência na formação das nacionalidades ribeirinhas; o segundo, transversal, na bacia do Rio Amazonas, ofereceu ao espírito aventureiro, que se transmitia de Portugal ao Brasil, o caminho de penetração nos vazios da selva para contestar o Tratado de Tordesilhas e desenhar novos limites.

Em 1621, fundou-se o Estado do Maranhão, que incorporava as capitânicas do Rio Negro, do Grão-Pará e do Piauí. O Brasil expandiu-se com as capitânicas de Mato Grosso, Goiás, São Paulo, Santa Catarina e São Pedro (atual Rio Grande do Sul). A colônia do Sacramento, que se fixou na margem esquerda do Prata em 1680 em nome de Portugal, depois serviu como elemento de barganha para a obtenção dos Sete Povos das Missões, troca que acabou se confirmando (CASTRO, 1981).

A margem esquerda do Amazonas, que não se integrou ao resto do Brasil até meados do século XVIII, 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 indo na direção de Cuiabá (1723) traçaram a estrutura prévia do que viria a ser consolidado pelo “cinturão defensivo” (CASTRO, 1981), 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 Iguaçú, Ponta-Porã, Guaporé, Amapá, Acre e Rio Branco foram paulatinamente integrados à federação como estados. A ocupação humana, por meio da comunicação viária e da 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 (BACKHEUSER, 1952). A Guiana e o Suriname, independentes, e a Guiana Francesa, território ultramarino francês, situados entre a Venezuela e o Brasil, dão testemunho da presença, no continente sul-americano, do Reino Unido, da Holanda e da França.

Disputava-se o espaço continental brasileiro: tanto os recursos naturais (do pau-brasil às especiarias, do ouro à prata) como a capacidade agrícola (com a produção açucareira no Nordeste). Disputava-se, também, a posição do Brasil, articulada às rotas de comércio dentro do sistema colonial: lançada sobre o estreito do Atlântico e equidistante em relação à Europa, aos núcleos coloniais das Américas do Norte e Central, aos entrepostos africanos e ao Cabo da Boa Esperança. Perdurava o confronto luso-espanhol, que apresentava surpreendentes resultados: caso a Coroa Portuguesa na Europa se submetesse a Castela, esse fato lhe facultaria a iniciativa de romper o Tratado de Tordesilhas. Nesse cenário, avançavam as fronteiras do Brasil, levando mais para o norte os poderosos europeus.

As potências que disputavam o controle do mundo colonial não conseguiam se apossar de grande parte do continente. A Grã-Bretanha, que logo se tornaria a rainha dos mares e império mundial, alcançaria 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 e 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 não foram apenas as nações europeias que 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 o Brasil e os 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. O episódio marcou um amplo movimento político, orientado pelos Estados Unidos, que reivindicava a 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 também da Inglaterra e da França. Várias ações se sucederam até a solução do assunto em 1867 (mais de 40 anos após seu início), com a decisão do Brasil, por decreto, de abrir o Rio Amazonas à navegação internacional até Tabatinga, e também o Rio Madeira até São Borja, o Rio Negro até São João da Barra e o Rio Tapajós até Santarém (MEDEIROS, 1938).

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 brancos, negros, índios e caboclos para afirmação da nacionalidade brasileira.

A geografia, nos aspectos político, econômico e social, entrou no jogo histórico. Ainda que fracamente povoado, com seus núcleos populacionais concentrados no litoral e num período em que a metrópole se encontrava subjugada por outras nações, o Brasil teve a capacidade de manter seu território e até de expandi-lo para os vazios políticos, criando sua economia, se constituindo como povo e forjando a nacionalidade, não como um beneplácito, mas como uma conquista oportuna. Em uma sucinta e interessante análise, de um trabalho publicado na *internet*⁴, lê-se o seguinte:

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 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 e 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 – a realização de um sonho que vinha desde a Independência.

⁴ Disponível em <https://pt.slideshare.net/larissasilva315865/trabalho-de-geografia-terminado> Acesso em 18 de julho de 2022. (Nota do revisor)

Restava, da formação do Brasil, a litoraneidade como marca original. Mas não faltara o sentido da ocupação necessária, que permitiu incorporar 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 Mahan⁵, que analisou os fatores que contribuíram para a ascensão e a manutenção do poder do Império Britânico, hegemonia que durou mais de um século e coincidiu com a expansão da industrialização, quando o Reino Unido exerceu a predominância sobre os mercados e a Marinha Real Britânica tinha o controle das principais rotas marítimas.

Mahan (1918) relacionou as condicionantes que afetam o poder marítimo das nações. Segundo Flores (1972) e Oliveira (1989), tais condições, adaptadas à realidade brasileira, são, de modo geral, muito favoráveis ao nosso País.

As condicionantes que afetam o Poder Marítimo do Brasil serão mencionadas nos tópicos a seguir.

5.1 Posição

Longa fronteira terrestre integra o Brasil 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 com as Américas Central e do Norte, o continente europeu, o norte e o oeste da África via Atlântico Norte; e com o sul da África, a Ásia e a Oceania, além dos países da costa ocidental do continente sul-americano via Atlântico Sul e Pacífico. Contudo, o Brasil ainda é um país periférico em relação às principais rotas internacionais.

5.2 Configuração Física

Losango achatado ao norte em latitudes equatoriais, o Brasil se projeta para o estreito do Atlântico pelo saliente Nordeste e para os maciços andinos pela Floresta Amazônica.

O País é cortado por duas grandes bacias (a do Amazonas e a do Prata), uma de médio porte (a do São Francisco) e outras menores; além disso, detém o privilégio de escoar 12% da água doce do planeta, dos quais 80% são da Bacia Amazônica (BRASIL, 1985); e possui 69,3% da área do Aquífero Guarani, abrangendo os estados de Goiás, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

⁵ Obra mais importante publicada: *The Influence of Seapower upon History, 1660-1783* (GUIMARÃES CARVALHO, 2004).

5.3 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, que contrastam 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, à 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 vilegiatura⁶ marítima junto às cidades, mais particularmente aquelas que facultem acesso natural às praias, que resultou numa grande corrida em direção a esses lugares e 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 (CORREIA DANTAS et al., 2008).

A concentração do ecúmeno⁷ 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* (interior) e as áreas de intensa conurbação⁸ 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. Vale mencionar a importância do agronegócio nesse sentido, não obstante a mecanização que o caracteriza.

“Os caranguejos ainda arranham as costas”, diz o velho ditado. A ocupação intensa da Zona Costeira 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 foram estendidos aos 17 estados litorâneos por iniciativa da Cirm. Notável exemplo do êxito desses programas é o *Macrodiagnóstico da Zona Costeira do Brasil*, publicado pelo Ministério do Meio Ambiente, que reflete a continuidade do processo (BRASIL, 1996).

5.4 Produção Nacional

O Brasil tem aumentado e diversificado sua produção agrícola e industrial, o que levou o País a ingressar na lista dos grandes exportadores, deixando de ser mero fornecedor de matéria-prima para competir, em nível mundial, com os principais produtores agroindustriais.

⁶ Temporada que se passa fora das grandes cidades, no campo ou na praia; veraneio.

⁷ Ecúmeno: área geográfica permanentemente habitada pelo homem. (Nota do revisor.)

⁸ Conurbação: conjunto formado por uma cidade e seus subúrbios ou por cidades reunidas, que constituem uma sequência, sem, contudo, se confundirem.

A indústria brasileira de meios marítimos teve incremento na década de 1970, sofreu forte crise e teve queda acentuada da construção naval nos anos 1980; no final dos anos 1990, experimentou recuperação notável, mas voltou a sofrer séria crise recentemente.

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

5.5 Escoamento

Para o 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 também 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, que apresenta deterioração da frota.

5.6 Clima

Nesse aspecto, a importância do oceano tem sido acentuada pelos cientistas. Como já dizia Eugen Seibold na década de 1980:

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. (SEIBOLD, 1983, p. 278; tradução nossa; grifo nosso).

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 à grande variabilidade espacial e temporal do clima⁹.

⁹ Explicação mais detalhada no Capítulo XVII – 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 no cientista político Rudolf Kjellén que, no início do século XX, inspirado pela obra do geógrafo Friedrich Ratzel¹⁰, criou o termo “Geopolítica”¹¹, ciência que considera as características geográficas como atuantes no processo político, ou seja, estão relacionadas à disputa e ao exercício do poder.

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 (1952), por exemplo, considera que o quociente de maritimidade brasileiro é de 0,5, inferior ao da maioria dos países europeus.

O método adotado é discutível. 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 no solo e no subsolo marinho representa a expectativa de riqueza robustecida em nosso País:

- pela descoberta das reservas gigantes do pré-sal;
- pela 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);
- pela ocorrência de minerais de águas pouco profundas (algas calcárias e outros recursos aluvionares oriundos do continente, como ouro e diamante); e
- pelas 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).

¹⁰ O livro principal de Friedrich Ratzel é *Politische Geographie*, de 1897.

¹¹ Mais informações em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Geopolítica>>. Acesso em: 15 jul. 2022. (Nota do revisor)

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

7. CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Desde os anos 1950, o Brasil vem avançando a passos largos na pesquisa científica além do litoral. Defendiam os pioneiros – nas universidades e na Marinha, representada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) – uma Ciência Oceânica Aplicada, que indicaria 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 (MOREIRA DA SILVA, 1970).

O Ano Geofísico Internacional (1957/1958) estimulou a DHN a aproveitar o antigo Navio-Escola Almirante Saldanha para pesquisas, transformando-o, com o apoio da Unesco, em um navio oceanográfico que 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, pela geofísica e por todas as disciplinas que, integradas, formam o mosaico das Ciências Oceânicas. Diversas operações oceanográficas vêm sendo realizadas desde os 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 curiosa observação:

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. (MOREIRA DA SILVA, 1970).



Figura 1 – O Saldanha, como navio-oceanográfico

Fonte: DHN.

8. A CIRME E A AÇÃO 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 a 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 conduzidos pelos ministérios, pela Marinha, por órgãos do governo e por universidades, institutos ambientais e de pesquisas.

A Comissão é coordenada 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) – e é composta por representações dos seguintes institutos e ministérios¹²: Casa Civil da Presidência da República; Justiça e Segurança Pública; Defesa; Relações Exteriores; Planejamento e Orçamento; Portos e Aeroportos; Agricultura e Pecuária; Pesca e Aquicultura; Educação; Esporte; Saúde; Minas e Energia; Ciência, Tecnologia e Inovação; Meio Ambiente e Mudança do Clima; Turismo; Integração e do Desenvolvimento Regional; e Comando da Marinha. E ainda, de uma Secretaria-Executiva, Subcomissões, Comitês Executivos, e Grupos Técnicos.

A Cirm é responsável por um grande número de planos e projetos de grande importância para o País, entre os quais estão o Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM) e o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac). Outros programas relevantes também devem ser mencionados: 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 do Clima (Goos/Brasil); Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar (PPG-Mar); Pesquisas Científicas em Ilhas Oceânicas (Proilhas); Biotecnologia Marinha (Biotecmarinha); Planejamento Espacial Marinho (PEM); e Desenvolvimento e Aproveitamento Sustentável da Amazônia Azul (Pro Amazônia Azul). Além desses programas, a Cirm coordena o Grupo de Integração para o Gerenciamento Costeiro (GI-Gerco), o Programa Antártico Brasileiro (Proantar) e a Promoção da Mentalidade Marítima (Promar).

Naturalmente, todas essas atividades contribuem para o desenvolvimento da mentalidade marítima em nosso País. Vários desses programas já foram abordados em capítulos anteriores desta publicação, mas cabe aqui dar ênfase à iniciativa da Cirm visando especificamente ao incremento nacional da mentalidade marítima – a ação Promar, cujos detalhes serão apresentados a seguir.

O programa de Promoção da Mentalidade Marítima (Promar) foi criado pela Resolução Cirm nº 002/1997 e atualizado em 30 de julho de 2020 pela Resolução Cirm nº 001/2020 no X Plano Setorial para os Recursos do Mar. A Ação do X PSRM "Promoção da Mentalidade Marítima" (Promar), coordenada pela Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm), busca ampliar o conhecimento da sociedade brasileira sobre o mar e sua importância para a sobrevivência e prosperidade do País, por meio de projetos que abordam a conservação e o uso racional e sustentável dos recursos marinhos.

O Promar é conduzido por um Comitê Executivo que coordena e supervisiona a execução dos projetos que o integram. Esse Comitê é coordenado pelo Secretário da Cirm e composto por

¹² - De acordo com a Resolução nº 1, de 22 de agosto de 2023, do Coordenador da CIRM, que aprovou a nova versão do Regimento Interno da CIRM. (Nota do revisor)

representantes das seguintes instituições e ministérios: da Defesa; de Portos e Aeroportos; da Pesca e Aquicultura; da Educação; do Esporte; de Minas e Energia; da Ciência, Tecnologia e Inovação; do Meio Ambiente e Mudança do Clima; do Turismo; da Diretoria-Geral de Navegação; do Centro de Comunicação Social da Marinha e da Secretaria da Cirm.

Visando alcançar uma mentalidade marítima compatível com a dimensão do Brasil, que por razões históricas, geográficas, ambientais e econômicas possui vocação oceânica, o Promar busca divulgar o conhecimento e o interesse pelo mar. Dentre os projetos de divulgação destacam-se:

- Comunicação digital – divulgação das ações do PSRM e do Proantar no sítio da Cirm e postagens em mídias sociais;
- Exposição itinerante em eventos e feiras de C&T - mostra cultural sobre a Amazônia Azul e a presença do Brasil na Antártica;
- Publicações impressas - livros e cartilhas, e o Informativo da Cirm (InfoCirm), a cada quadrimestre, divulgando os programas e as atividades mais importantes do colegiado;
- Elaboração e distribuição de banners e folders sobre os projetos da Cirm;
- Produção, supervisão e exibição de vídeos institucionais e entrevistas a distintos órgãos de comunicação; e
- Realização de palestras em colégios, universidades e seminários científicos.

Cada vez mais, a comunicação digital e as redes sociais são importantes meios de divulgação e, por isso, foram bastante ampliadas como meios de comunicação. A página da Marinha no Instagram¹³ possui quase dois milhões de seguidores. As publicações do Promar estão acessíveis para consulta e *download* no site da Cirm¹⁴ e na *playlist* de vídeos sobre mentalidade marítima que foi criada¹⁵. Os vídeos abordam temas que vão desde a educação, economia azul e conservação dos recursos marinhos, passando pela ciência, tecnologia e inovação, até a relevante contribuição da Marinha para o conhecimento e a proteção de nossas riquezas, com as pesquisas desenvolvidas no mar que pertence aos brasileiros, a nossa Amazônia Azul, e nas áreas marítimas de interesse do País, assim como nas Estações Científicas da Secirm e suas águas circundantes, presença soberana desde o Atlântico Norte (Arquipélago de São Pedro e São Paulo), passando pela fronteira Leste (Ilha da Trindade), até a Antártica (Estação Antártica Comandante Ferraz).

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

¹³ <https://www.instagram.com/marinhaoficial/>

¹⁴ <https://www.marinha.mil.br/secirm/>

¹⁵ <https://www.marinha.mil.br/secirm/cirm/noticias/videos-mentalidade-maritima>

As cartilhas do Promar, em linguagem acessível, são destinadas ao público infanto-juvenil. A mais recente é sobre o Programa de Pesquisas Científicas da Ilha Trindade (Protrindade)¹⁶. 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 têm como temas a Amazônia Azul, o Proantar e o Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo (Proarquipélago).

Em parceria com o IBGE, a Cirm elaborou o *Atlas Geográfico das Zonas Costeiras e Oceânicas do Brasil* (IBGE, 2011), que capacitou o Brasil a apoiar os demais membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa na confecção de publicação similar. Já os livros *O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro* e *A Importância do Mar na História do Brasil*, produzidos em parceria 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 o livro *Em Busca do Consenso: Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, de autoria do Almirante Airton Ronaldo Longo (LONGO, 2014), membro atuante da delegação brasileira na 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 o difícil equilíbrio entre os interesses marítimos das potências e os dos países em desenvolvimento, objetivo, afinal, logrado.

9. PROMOÇÃO DA MENTALIDADE MARÍTIMA NO PAÍS: A CONTRIBUIÇÃO DE INSTITUIÇÕES E INICIATIVAS

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 do Mar (EM) e as atividades do Instituto Rumo ao Mar.

9.1 Fundação de Estudos do Mar (Femar)

A Femar é uma instituição de direito privado sem fins lucrativos, dotada de autonomia patrimonial, administrativa e financeira. Foi criada em 31 de maio de 1966 por iniciativa do Almirante de Esquadra José Santos de Saldanha da Gama, que acreditava que o panorama do Poder Marítimo brasileiro dos anos 1960 não se mostrava promissor. O Brasil era governado “de costas para o mar” e urgia inverter essa situação. Então, sobreveio a ideia de criar uma fundação com o propósito de estudar os problemas relativos a portos, navegação, construção naval e pesca de modo a contribuir para a formação de uma mentalidade marítima nacional.

Desde os 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 o seu surgimento em nosso País nas áreas de ensino, pesquisa e extensão por meio de diversos programas e projetos. Em 1994, em decorrência de uma parceria com a Diretoria de Portos e Costas (DPC), a Femar passou a ministrar os cursos do “Programa de Ensino Profissional Marítimo (EPM) – Atividades Correlatas”.

¹⁶ Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/psrm/protrindade>>. Acesso em: 16 jul. 2022. (Nota do revisor)

Para dar suporte à demanda de cursos, a Fundação desenvolveu e implantou, em 2009, o seu sistema acadêmico informatizado – o Sistema Integrado de Gestão de Ensino (SIGE) –, que aprimorou a 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.

Entre os recentes programas de ensino voltados à capacitação do profissional do mar, destacam-se, a título de exemplo, os cursos de formação de aquaviários. Por meio de um convênio firmado com a Transpetro e a DPC em 2012, até o ano de 2019 a Femar já formou 153 oficiais de máquinas e 330 de náutica para atuarem em nossa Marinha Mercante. Desde 2013, em atendimento às demandas da comunidade marítima brasileira, 763 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 na Marinha do Brasil, em 2013 a Fundação desenvolveu, planejou e executou um projeto de reestruturação física de suas instalações e, após uma série de pesquisas, estabeleceu e operacionalizou o Centro de Simuladores Marítimos da Femar (CSMF).

Nos dias atuais, além de ministrar cursos regulamentados pela Lei nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o EPM, a Femar também desenvolve atividades de ensino em conformidade com a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB).

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, cumprindo as normas da LDB e a deliberação do Conselho Estadual de Educação do Rio de Janeiro (CEE nº 295/2055), a Etemar iniciou suas atividades acadêmicas com a primeira turma do Curso Técnico em Transporte Aquaviário (CTTA), para o qual possui credenciamento e registro no CEE.

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 – com duração de quinze meses, para formação de profissionais não embarcações para atuarem no transporte aquaviário e em 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”, 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).

9.2 Escotismo do Mar (EM)

Deve-se à MB a introdução do Escotismo do Mar (EM) no Brasil. Em 1910, a chegada dos novos navios construídos na Inglaterra, que iriam constituir a Esquadra Branca, possibilitou ao País voltar à condição de potência naval. A viagem dos navios implicou a volta dos familiares de seus tripulantes, que os acompanharam ao exterior, entre eles, 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 a ingressar em um grupo de escotismo inglês.

Em 1919, a Marinha passou a incentivar a criação de Grupos de Escoteiros do Mar (GEMar) ao longo do nosso litoral. À época, Frederico Villar, no comando de seu “Cruzador Missionário”¹⁷, motivou-se com a atuação do Tenente Benjamin Sodré, que servia em Belém, em prol do escotismo do mar. Passou, assim, nos portos em que fazia escala o seu benfazejo navio a dar condições para o surgimento de GEMar (WIKIPÉDIA, [2016]).

Predominam os oficiais de marinha entre os fundadores, em 1921, da Confederação Brasileira de Escoteiros do Mar (CBEM) em Jurujuba (Niterói/RJ), atualmente denominada Coordenação Nacional dos Escoteiros do Mar (Conamar), órgão interno da União dos Escoteiros do Brasil (UEB).

O Aviso nº 3.811, de 28 de março de 1923, do Ministro da Marinha, criou o primeiro Regulamento dos Escoteiros do Mar. Em 1937, a MB cedeu, em usufruto, a Ilha de Boa Viagem (Niterói/RJ) aos Escoteiros do Mar. Em 1987, foi entregue ao Ministro da Marinha o Projeto Rumo ao Mar, que visava dotar todos os Grupos Escoteiros do Mar de pequenas embarcações adequadas às atividades marinheiras. Em 2002, a MB reconheceu a aprovação na prova teórica dos Cursos de Chefes Escoteiros do Mar como requisito válido para a habilitação de Arrais e Veleiro Amador (WIKIPÉDIA, [2016]).

Todos os estados litorâneos brasileiros dispõem de, pelo menos, um GEMar. No Rio de Janeiro e também no Pará existem 12; no Rio Grande do Norte e no Rio Grande do Sul há dez em cada. Em todo o País, existem cerca de 100 GEMar, integrados por, aproximadamente, 4.000 escoteiros. Assim, ao longo de todo o nosso litoral, grupos de jovens, dentro dos sadios princípios do escotismo, começam, desde cedo, a se familiarizar com assuntos ligados ao mar e à sua gente e a valorizá-los. A formação incorpora a prática de atividades marinheiras, incluindo navegação a vela e a motor, conhecimentos de pesca, oceanografia e tradições dos homens do mar, tudo visando à formação de um espírito marinheiro e do gosto pelos assuntos marítimos (MARTINS, 2012).

9.3 Instituto Rumo ao Mar (Rumar)

No Rio de Janeiro, a meritória atividade promovida pelo Instituto Rumo ao Mar (Rumar) tem direta implicação no incremento da mentalidade marítima. O Rumar é uma associação de direito privado sem fins lucrativos que:

¹⁷ Nome que recebeu o Cruzador José Bonifácio ao realizar a Missão de Nacionalização da Pesca e Saneamento do Litoral, ocasião em que foram constituídas as colônias de pesca ao longo do litoral.

(...) 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 tecnologia¹⁸.

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 – por meio da Cirm/Secirm no programa Promoção da Mentalidade Marítima (Promar) – 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 pelo Coordenador Nacional dos Escoteiros do Mar.

A atual certificação do Instituto Rumo ao Mar 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.

Cabe destacar o lançamento recente do “*Barco Escola Ilhabela*”, ocorrido no dia 11 de julho de 2023, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga). Ao atingir o atual patamar, pode-se considerar que foram cumpridas com êxito, todas as fases necessárias para colocar o Barco Escola projetado pelo Engenheiro Naval Maurillo Vinhas de Queiroz como uma interessante opção para iniciação marinha, pelo fato de ser comprovadamente uma embarcação versátil, segura e que proporciona a possibilidade do *aprendizado coletivo* abrangendo vela, remo e motor.¹⁹

9.4 Centro de Convívio dos Meninos do Mar (CCMar)

O Centro de Convívio dos Meninos do Mar (CCMar) resulta de uma parceria entre a Universidade Federal do Rio Grande (Furg) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Trata-se de um espaço para o desenvolvimento de ações educativas e cursos básicos pré-profissionalizantes para estudantes entre 14 e 17 anos em situação de vulnerabilidade da cidade de Rio Grande (RS).

A missão formal do Centro é:

Ratificar a desejada educação plena através do intento de formação integral de jovens em situação de vulnerabilidade socioeconômico-ambiental da cidade 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 mundo do trabalho²⁰.

O CCMar dispõe de um barco – “Flor do Mar” – para o treinamento de navegação de seus alunos, além 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 por meio

¹⁸ Disponível em: <<https://rumar.org.br/rumar/>>. Acesso em: 17 jul. 2022. (Nota do revisor)

¹⁹ <https://rumoamar.org.br/amazonia-azul/lancamento-do-barco-escola-ilhabela-ciaga-11-de-julho-2023.html>. Acesso em 29 out. 2023. (Nota do revisor)

²⁰ Disponível em: <<https://museu.furg.br/centros-associados/ccmar>>. Acesso em: 17 jul. 2022. (Nota do revisor)

do desenvolvimento da mentalidade marítima e incentivar a formação em atividades profissionais relativas às necessidades de mão de obra voltada para o mar.

9.5 Esportes Náuticos

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

Amir Klink, conhecido navegador brasileiro, 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 Brasil tem o costume de ganhar medalhas. Outros esportes litorâneos, como futebol de areia, vôlei de praia, surfe e *bodyboarding* são bastante populares e, em todos eles, os brasileiros se destacam.

Desportistas de surfe colaboraram extensa e voluntariamente com o projeto “Sentinela dos Mares”, da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), registrando observações de ondas durante quatro anos (entre 1990 e 1993) em todo o litoral brasileiro. Essas observações permitiram caracterizar correntes litorâneas e fundamentar estudos do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe-UFRJ) sobre transporte de areais na praia do Leblon (RJ). A participação desses atletas em trabalhos científicos sem dúvida contribuiu para expressar a sinergia entre esporte e ciência no campo da mentalidade marítima.

10. A CULTURA OCEÂNICA E O BRASIL

No início deste século, surgiu nos Estados Unidos um movimento denominado Cultura Oceânica (*Ocean Literacy*), que amplia a abrangência da mentalidade marítima ao enfatizar a educação ambiental e sua inclusão nos currículos escolares. O movimento cresceu bastante, incorporando aspectos socioeconômicos e, impulsionado pela comunicação digital, difundiu-se rapidamente pela Europa e conquistou o apoio dos organismos internacionais.

A Conferência das Nações Unidas sobre os Oceanos, realizada em Nova York de 5 a 9 de junho de 2017, foi dedicada à implementação do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14: conservar e usar os oceanos, mares e recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável. O evento forneceu a plataforma para promover o conceito de Cultura Oceânica²¹, bem como o apoio à educação sobre os oceanos e o estímulo para a ampliação desses conteúdos nos currículos escolares.

Promover a Cultura Oceânica é uma ação transversal necessária para a consecução de todos os objetivos, desafios e resultados esperados (*Societal outcomes*) da Década do Oceano (2021 a 2030). A Unesco e sua Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI) estão empenhadas em

²¹ No termo original em inglês – “*Ocean Literacy*” (Nota do revisor)

promover a Cultura Oceânica a fim de melhorar a compreensão individual e coletiva sobre a importância do oceano para a humanidade e aumentar a conscientização sobre o valor da pesquisa oceânica para sociedade. O objetivo é disponibilizar esse conhecimento para as lideranças nacionais, regionais e locais de forma a promover a adequação dos Estados, fortalecer a resiliência das comunidades vulneráveis, impulsionar melhores práticas na gestão de recursos e incentivar soluções inovadoras para a Economia Azul.

A Cultura Oceânica é conceituada como a compreensão sobre o efeito individual e coletivo que o homem exerce no oceano e sobre o efeito que o oceano exerce na vida humana e em seu bem-estar (UNESCO, 2017). Mais que um conceito, é uma ferramenta para o conhecimento sobre o oceano e para estimular a participação ativa dos cidadãos na implementação de ações sustentáveis. Ela também ajuda a aprimorar as políticas e incentiva os jovens a iniciar carreira na Economia Azul ou nas Ciências do Mar.

Baseado no lema “Um planeta, um oceano”, o propósito da Cultura Oceânica é a construção de um grande movimento sobre o oceano, conectando a ciência com a educação para o desenvolvimento sustentável. São sete os princípios essenciais da cultura oceânica (UNESCO, 2017):

- a Terra tem um oceano global e diverso;
- o oceano e a vida marinha têm forte ação na dinâmica da Terra;
- o oceano exerce influência importante no clima;
- o oceano permite que a Terra seja habitável;
- o oceano suporta imensa diversidade de vida e de ecossistemas;
- o oceano e a humanidade estão fortemente interligados; e
- há muito por descobrir e explorar no oceano.

Esses princípios se baseiam no conhecimento científico obtido por meio de estudos de caso, dados históricos e informações culturais. Os trabalhos de cultura oceânica, com perspectiva multidisciplinar, são difundidos por meio de entrevistas com cientistas e educadores. Além disso, orientações para atividades e ferramentas pedagógicas são compartilhadas, como as boas práticas e as competências-chave sobre desenvolvimento sustentável, visando estimular o comprometimento ativo de estudantes de todas as idades. Essas atividades podem ser adaptadas às necessidades dos educadores e aos recursos disponíveis.

Com o propósito de divulgar Cultura Oceânica no Brasil, a Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI) promoveu, em setembro de 2019, três *workshops* gratuitos e abertos ao público, obtendo expressiva participação:

- o primeiro – *Conexão Oceanos* –, foi realizado no Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro, em parceria com a Fundação Grupo Boticário;
- o segundo foi realizado em Santos, em parceria com a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) e o apoio da Prefeitura Municipal de Santos, e teve como objetivo lançar a versão em português do Manual da COI *Cultura Oceânica para Todos* (UNESCO, 2017);

- o terceiro – *Workshop* Regional de Planejamento para o Atlântico Sul²² – foi organizado pela Marinha do Brasil em conjunto com o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações, e teve o apoio do Ministério da Relações Exteriores, da Unifesp, da Fundação Boticário e do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra). O *workshop* foi realizado na Escola de Guerra Naval e contou com cerca de 120 participantes, incluindo representantes de 22 países e de quatro organizações internacionais.

O Manual da COI (UNESCO, 2017) é um kit pedagógico em linguagem simples e estimulante que visa compartilhar conhecimento com o cidadão comum sobre a importância do mar para a humanidade. O texto menciona, entre outros aspectos, o sistema marítimo de circulação global, que é alimentado por ventos e marés, pela força da rotação da Terra, pelo Sol e pelas diferenças de densidade da água; ensina como essa circulação é peça-chave no sistema climático do planeta, que pode gerar eventos dramáticos, como ciclones tropicais, tufões e furacões. Além disso, faz alusão à importância da vida no mar, provável origem da vida na Terra, e informa que o oceano continua a fornecer oxigênio e nutrientes, tendo um papel fundamental como moderador do clima, imprescindível para a vida na Terra. Como é sabido, ao longo da história, as civilizações sempre utilizaram o oceano como fonte de alimentos e vias de comunicação. Assim, o texto destaca importantes usos advindos da biotecnologia marinha: fármacos, cosméticos e fertilizantes. Resumindo: a vida do homem e sua rotina estão conectadas ao oceano, mesmo quando não se dá conta disso.

A Cultura Oceânica é um convite para que escolas, empresas, ONGs, poder público, universidades, comunidades e cidadãos possam reconhecer o papel do oceano em suas vidas, aprender sobre a sua importância, refletir sobre seus comportamentos e propor ações, políticas públicas e inovações que ajudem a garantir a qualidade de vida das gerações futuras.

Santos foi a primeira cidade do mundo a estabelecer a cultura oceânica como política pública. Em 12 de novembro de 2021 foi sancionada a Lei Municipal no 3.935, que prevê a inserção de conhecimentos sobre oceanos e preservação da vida marinha em diferentes formas de atividades pedagógicas na rede municipal de ensino. A medida adotada pelo Município repercutiu internacionalmente por ir ao encontro a ações mundiais de preservação do meio ambiente relacionadas à Década do Oceano (2021 a 2030), em agenda proposta pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2017. “O que estão fazendo em Santos é muito importante para dar exemplo a outras cidades e outros países, pois é algo que o mundo todo necessita fazer”, comentou a italiana Francesca Santoro, coordenadora do Programa de Cultura Oceânica da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), agência da ONU.²³

Em seguida, outros municípios seguiram as suas águas. Atualmente, leis municipais da Cultura Oceânica foram estabelecidas em Itarema (CE), Acaraú (CE), Camocim (CE), Rio de Janeiro (RJ), Vila Velha (ES), João Pessoa (PB), Paraíba (PB), Rio de Janeiro (RJ), Areia Branca (RN), Caucaia (CE), Fortim (CE), Cruz (CE), Jijoca de Jericoacoara (CE), Icapuí (CE), Maceió (AL), e Fortaleza (CE)

²² Esse *workshop* foi organizado pela COI visando subsidiar a elaboração do Plano de Implementação da Década das Nações Unidas da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável.

²³ - <https://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/santos-e-a-primeira-do-mundo-a-estabelecer-cultura-de-preservacao-dos-oceanos-na-rede-de-ensino>. Acesso em 31 de outubro de 2023. (Nota do revisor)

No âmbito da Cirm, o Programa PPG-Mar, que visa apoiar e avaliar a formação de pessoal em Ciências Marinhas através dos cursos de graduação e pós-graduação, criou um grupo de trabalho (GT) dedicado à Cultura Oceânica que identifica e conecta os interessados, como órgãos de pesquisa, instituições legislativas, indústria marítima, aquários e ONGs, fornecendo um fórum para facilitar a comunicação. A Cirm também desenvolveu uma plataforma para compartilhar recursos educacionais, conforme o nível de escolaridade, para facilitar o desenvolvimento de programas de cultura oceânica nas escolas brasileiras.

11. CONCLUSÃO

O Brasil possui características geográficas, ambientais e econômicas que tornam inquestionável sua vocação oceânica: a costa de 8.500 km, a ZEE de 3,6 milhões de km² que, somados aos mais de dois milhões de km² da extensão da Plataforma Continental, incluindo a Elevação do Rio Grande (ERG), totalizam uma área marítima de 5,7 milhões de km². Essa 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. E mais: 80% da população brasileira vive a menos de 200 km do litoral, 90% do petróleo é produzido *offshore* e, para 2020, existe a meta de atingir um 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 e se concentrou na conquista do imenso território, 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 e 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”²⁴ e nosso desafio como Nação é incorporar a Amazônia Azul.

Observam-se avanços na mentalidade marítima, com exemplos concretos: a atuação multidisciplinar da Cirm, o progresso alcançado na exploração de petróleo *offshore* e a disseminação do conceito de 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 o seu cumprimento, entre 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

²⁴ Também chamados “**Bandeirantes das Longitudes Salgadas**”. Disponível em <https://rumoaoamar.org.br/leplac/bandeirantes-das-longitudes-salgadas.html> Acesso em 21 de julho de 2022. (Nota do revisor)

ocupa posição privilegiada entre as nações marítimas. O mar está nos chamando e estamos percebendo a necessidade de resgatar nossa vocação. É a hora do oceano e 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 e também busca fortalecer a mentalidade marítima na sociedade brasileira, desempenhando, assim, papel fundamental no País. De fato, é muito relevante a coordenação, a seu cargo, da Promoção da 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.

Este é o propósito do conceito de 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 tem direitos de soberania. A ideia é chamar a atenção para o aspecto estratégico do mar brasileiro e, 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.

12. SUGESTÕES

Seguem-se algumas providências possíveis, destinadas aos tomadores de decisão, a fim de estimular o desenvolvimento da mentalidade marítima no Brasil.

- **VALORIZAR** o programa de Promoção da Mentalidade Marítima (Promar), desenvolvido pela Cirm em âmbito nacional, por sua contribuição para a conscientização marítima do Brasil.
- **DIVULGAR** 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 do subsolo marinhos.
- **DIFUNDIR** 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 Aquipisca, Revimar, Remplac, Proarea, Goos-Brasil, PPG-Mar, Proilhas, Biotecmarinha, PEM e Pro Amazônia Azul.
- **VALORIZAR** o Grupo de Integração para o Gerenciamento Costeiro (GI-Gerco), que

orienta a utilização dos recursos e estabelece o ordenamento territorial do litoral.

- **PROMOVER A DIVULGAÇÃO** do Programa Antártico Brasileiro (Proantar), tendo em vista a contribuição científica e a 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 a realização e a divulgação de exposições.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BACKHEUSER, E. **Curso de Geopolítica Geral e do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1952, p. 190-272.
- BRASIL. **Decreto nº 8.907**, de 22 de novembro de 2016. Aprova o IX Plano Setorial para os Recursos do Mar. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/d8907.htm>. Acesso em: 12 jul. 2022.
- _____. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **Promoção da Mentalidade Marítima (Promar)**. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/promar>>. Acesso em: 30 nov. 2009.
- _____. Ministério do Meio Ambiente. **Macrodiagnóstico da Zona Costeira do Brasil na escala da União (1:1.000.000)**. Brasília, DF: Programa Nacional do Meio Ambiente, 1996. 487 p.
- _____. 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.
- CASTRO, T. **Atlas – texto de Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: Capemi, 1981, p. 11-29.
- CORRÊA, M. L. Disponível em < <http://www.anglovinci.com.br/fase/files/Aula201/20201/GEOPOLÍTICA/20/REVISADO.pdf> > .
- CORREIA DANTAS, E. W. et al. Vilegiatura Marítima no Nordeste Brasileiro. **X Colóquio Internacional de Geocrítica**. Barcelona, 26-30 de maio de 2008.
- DIEGUES, M. **Ocupação Humana e Definição Territorial do Brasil**. [s.l.]. Conselho Federal de Cultura, 1971. p. 7-161.
- WIKIPÉDIA. **Escotismo Modalidade do Mar**. [mar. 2016]. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Escotismo_Modalidade_do_Mar>. Acesso em: 17 jul. 2022.
- FLORES, M. C. (Coord.) **Panorama do Poder Marítimo Brasileiro**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército/Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972.
- FRANCO, A. A. M. **Desenvolvimento da civilização material do Brasil**. 2. ed. Conselho Federal de Cultura, 1971.
- GUIMARÃES CARVALHO, R. Amazônia Azul. **Revista do Clube Naval**, n. 329. Rio de Janeiro, 2004.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Diretoria de Geociências. **Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. 176 p.
- LONGO, A.R. **Em busca do consenso: Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Brasília-DF: Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – SECIRM, 2014. 146 p.: il. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/em_busca_do_consenso.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2022.

ECONOMIA AZUL, Vetor para o desenvolvimento do Brasil. Rio de Janeiro: Editora Essencial Idea, Novembro de 2022, p. 305-314.

MAHAN, A. T. **The influence of sea power upon history, 1660-1783**. 12. ed. Boston: Little, Brown and Company, 1918. p. 28. Disponível em: <<https://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm>>. Acesso em: 15 jul. 2022.

MARTINS, F. K. Forjando a Mentalidade Marítima dentro e fora da Marinha do Brasil. **Revista Marítima Brasileira**, set./dez. 2012, p. 205-208.

MEDEIROS, F. S. **A liberdade de navegação do Amazonas**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938. 303 p., v. 122, p. 286.

MOREIRA DA SILVA, P. C. **O Desafio do Mar**. Rio de Janeiro: Sabiá, 1970.

_____. **Usos do Mar**. Brasília-DF: CIRM, 1978.

MURADÁS, J. **A Geopolítica e a Formação Territorial do Sul do Brasil**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-graduação em Geografia. Porto Alegre-RS, 2008. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/15718>>. Acesso em: 17 jul. 2022.

OLIVEIRA, L. L. Novos Aspectos Geopolíticos do Brasil. **Revista Marítima Brasileira**, v. 109, n. 1/3, jan./mar. Rio de Janeiro: SDGM, 1989. p. 35-51.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA (UNESCO). **Cultura Oceânica para Todos (Kit pedagógico)**. 2017. Manuais e Guias da Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI), n. 80. Disponível em: <<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000373449/PDF/373449por.pdf.multi>>. Acesso em: 17 jul. 2022.

RATZEL, F. Politische Geographie, 1897. Disponível em <<http://pt.wikipedia.org/wiki/geopolitica.htm>>. Acesso em 22 out. 2009.

RODRIGUES, J. H. **Vida e História**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966. p. 26-46.

SEIBOLD, E. Les sciences de la mer à l'aube de l'an 2000. **Impact: Science et Société**. Science et Droit International de la Mer pour l'homme de demain. Paris: Unesco, 1983, n. 3/4, p. 273-289. Disponível em: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000262329_fre>. Acesso em: 15 jul. 2022.

TRAVASSOS, M. **Projeção continental do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947. p. 208.

VIDIGAL, A. A. F. et al. **Amazônia azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2006. 305 p.