

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CF(T) José Severino de Oliveira

A MENTALIDADE MARÍTIMA DO POVO BRASILEIRO E O SEU IMPACTO NA
ESTRATÉGIA MARÍTIMA: DESAFIOS PARA A CONQUISTA DE UM PODER
MARÍTIMO FORTE.

Rio de Janeiro

2020

CF(T) José Severino de Oliveira

A MENTALIDADE MARÍTIMA DO POVO BRASILEIRO E O SEU IMPACTO NA
ESTRATÉGIA MARÍTIMA: DESAFIOS PARA A CONQUISTA DE UM PODER
MARÍTIMO FORTE.

Monografia apresentada à Escola de Guerra
Naval como requisito parcial para a
conclusão do Curso Superior.

Orientador: CMG(RM1) Otacílio Bandeira
Peçanha.

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2020

DEDICATÓRIA

A minha querida esposa e meus filhos, meu suporte nos momentos mais difíceis.

AGRADECIMENTOS

Agradeço especialmente a Deus. Agradeço aos meus pais, minha querida esposa e filhos, por seus constantes cuidados. Também agradeço à Professora Aurení Magalhães, ao Comandante Adjoildo, pelo apoio e pela colaboração. Agradeço à equipe de Metodologia da EGN e ao meu Orientador, pela orientação e perseverança.

EPÍGRAFE

[...] Senhor Deus dos desgraçados!

Dizei-me vós, Senhor Deus!

Se é loucura... se é verdade

Tanto horror perante os céus?!

Ó mar, por que não apagas

Com a esponja de tuas vagas

De teu manto este borrão?...

Astros! Noite! Tempestades!

Rolai das imensidades!

Varrei os mares, Tufão! [...]

Castro Alves, O Navio Negreiro.

RESUMO

O presente artigo tem a pretensão de analisar os impactos da mentalidade marítima sobre a estratégia marítima. Para tanto, busca-se conhecer um pouco mais o processo de desenvolvimento da maritimidade em alguns países e no Brasil; pois, desde os primórdios, o homem se sente atraído pelo mar, esse espaço de luta e poder, do qual o homem extrai alimentos e outros recursos. Quanto ao Brasil, trata-se de uma nação cuja origem é formada pelo mar, porém, mesmo detentora de um vasto território marítimo, ainda apresenta um nível de mentalidade marítima baixo. Contudo, essa mentalidade pode ser estimulada por meio de ações de autoridades com poder de decisão, assim como pelos governantes, a partir de políticas públicas que visem ao incentivo do reconhecimento da importância do oceano para a nação. Observa-se ainda que nações marítimas podem desenvolver a maritimidade com uma maior facilidade, entretanto, os países continentais também a desenvolvem, embora dependam de fatores que podem requerer um maior empenho do governo e do povo. No intuito de buscar as respostas devidas, para esta pesquisa, como princípio metodológico, foram utilizadas a pesquisa bibliográfica e a documental. Diante desse estudo, chegou-se à conclusão **de** que a mentalidade marítima de uma nação pode impactar em menor ou maior nível no desenvolvimento da estratégia marítima, tendo em vista que uma mentalidade baixa conduz ao não entendimento da necessidade de aplicação de recursos. Isso, tanto em empreendimentos marítimos, no fortalecimento do poder marítimo, bem como na defesa do patrimônio e do próprio território marítimo, enquanto uma mentalidade marítima forte, **contribui** para as tomadas de decisões nacionais, relacionadas à estratégia marítima.

Palavras-Chave: Mentalidade marítima, maritimidade, estratégia marítima, poder marítimo.

LISTA DE ABREVIATURAS

CIRM - Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

DMN - Doutrina Militar-Naval

END - Estratégia Nacional de Defesa

MT - Mar Territorial

MANSUP - Míssil Antinavio Superfície

PMN - Política Marítima Nacional

PNRM - Política Nacional para os Recursos do Mar

PNRM - Plano Setorial para os Recursos do Mar

PROMAR - Programa de Mentalidade Marítima

PROSUB - Programa de Desenvolvimento de Submarinos

PNM - Programa Nuclear da Marinha

PP-SISGAAZ - Projeto-Piloto do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul

ZEE - Zona Econômica Exclusiva

ZOPACAS - Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	8
2.	MENTALIDADE MARÍTIMA: um breve histórico	9
2.1	Contribuições da maritimidade europeia	11
2.2	O desenvolvimento da Mentalidade Marítima do povo brasileiro	14
3.	O QUE É ESTRATÉGIA MARÍTIMA – Noções conceituais	20
3.1	Estratégia Marítima Brasileira	21
3.2	As contribuições de Mahan para a compreensão do impacto da Maritimidade na Estratégia marítima	23
3.2.1	Posição geográfica	23
3.2.2	Conformação física	24
3.2.3	Extensão do território	25
3.2.4	Número da população	25
3.2.5	Caráter nacional	25
3.2.6	Caráter do governo	26
3.3	O que é Estratégia Marítima – Noções Conceituais	27
4.	CONCLUSÃO	28
5.	REFERÊNCIAS	30

1. INTRODUÇÃO

Num passado muito distante, o mar era visto ou imaginado como um ambiente extremamente perigoso. Homens o viam num sentido mítico, com animais ferozes podendo ameaçar suas vidas. O medo era intenso, e poucos se aventuravam a entrar naquele ambiente hostil, como afirma Lopes (2015). Porém, o homem sente-se atraído pelo ambiente marinho. A convivência do homem com o mar teve início com a atividade da pesca. Os Fenícios, Gregos, Romanos e Cartagineses tiveram o mar como elemento imprescindível para sua sobrevivência. De acordo com Lopes (2015), do mar eles tiravam alimento, descobriram novos territórios, desenvolveram meios de transporte e lutaram por domínios de terras e poder. Muitas nações como o Brasil, a Grã-Bretanha, o Chile e outras tiveram sua formação a partir do mar. Com isso, culturas foram transmitidas através de grandes caravanas mundo afora. Essas grandes viagens podem ser consideradas uma das primeiras práticas de empreendimentos marítimos.

Em relação ao Brasil, sabe-se que nasceu através do mar, do qual se recebeu cultura, conhecimento foi difundido e o país foi consolidado como nação. Contudo, também foi por onde vieram as tentativas de invasões. Segundo Vidigal (2006), nesse processo de formação, o Brasil, de dimensões continentais, recebeu a mentalidade marítima de seus colonizadores. Isso ocorreu porque, no princípio, formou-se nas encostas do oceano, ainda conforme Vidigal, citando frei Vicente do Salvador. De acordo com Da Silva (2013), foi através do oceano e dos rios que a economia do Brasil Colônia, Imperial e República ganhou força e se estabeleceu como Estado. Para Vidigal (2006), o povo, porém, não percebia a dependência do mar. Lopes (2015), defende que muitos brasileiros ainda não compreendem a importância do potencial econômico estratégico do mar. Caminha (1980) lembra que, devido à necessidade de desenvolver-se para o interior do continente e apropriar-se do território, o país foi dando as costas ao mar, pois a dependência dos elementos marinhos não era propagada, como acontecia com as nações em que os territórios não forneciam produtos suficientes para a sobrevivência do povo.

Na visão de Da Silva (2013), no século XX, diversas decisões políticas favoreceram o enfraquecimento da mentalidade marítima. Por exemplo, a priorização do investimento no transporte rodoviários, a interiorização do desenvolvimento e o esforço em ocupar e efetivar o controle das fronteiras do país. Em contrapartida, segundo Vidigal (2006), as duas grandes Guerras Mundiais alteraram drasticamente a dinâmica do transporte marítimo, causando grande

impacto na economia e na mentalidade marítima no Brasil. Por outro lado, o Plano Marshall, elaborado após a Segunda Guerra, na coalizão Europa-Estados Unidos, não possibilitou a participação brasileira nos transportes marítimos. Por essa razão, o autor alerta que, no século XXI, o Brasil tem um trabalho inadiável para executar. Porque o país necessita efetivamente incorporar o mar, fato que inclusive já foi reconhecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, defendendo-se a proteção e a defesa desse novo território de águas jurisdicionais, definido como “Amazônia Azul”¹. Assim, a mentalidade marítima é um conceito que deve ser considerado, tendo em vista que a geopolítica está demonstrando a premente necessidade do Brasil, **por meio** de sua estratégia marítima, realmente tomar posse desse imenso território não continental.

Dessa forma, esta pesquisa tem como propósito analisar o impacto da mentalidade marítima sobre a estratégia marítima do Brasil. Para tal, utilizou-se pesquisa bibliográfica e documental em fontes primárias ou secundárias, acreditando-se que essa metodologia favoreceria respostas para o problema em questão. Vale ressaltar que a relevância do tema deste estudo se ampara na iminência de esforços com vistas à otimização da mentalidade marítima do povo brasileiro, em prol da estratégia marítima. Consequentemente, para que o país tenha um poder marítimo à altura de sua extensão territorial e da imensidão de seu mar.

Considerando que a temática em questão possibilita diversas outras linhas de pesquisas, o trabalho está organizado em três partes, iniciando pela introdução. No segundo capítulo, apresentar-se-á um pouco da história marítima, os primeiros indícios de formação da mentalidade marítima e o desenvolvimento da mentalidade marítima brasileira. No terceiro capítulo, consta um breve exame dos conceitos de estratégia e de estratégia marítima, esclarecendo como se dá a aplicação dessa estratégia marítima no Brasil. Nesse ínterim, é apresentada a contribuição de Mahan para a compreensão do papel dos seis elementos para a construção de um poder marítimo, além do impacto da mentalidade marítima na Estratégia Marítima. Também se analisa a importância da Mentalidade Marítima brasileira na implementação da estratégia marítima do país. No quarto capítulo e, em especial, na conclusão,

¹ O conceito "Amazônia Azul" foi criado pelo Comandante da Marinha e Coordenador da CIRM, Almirante de Esquadra, Roberto de Guimarães Carvalho, para chamar a atenção para uma área marítima que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica.

se propõe esclarecer a existência ou não dessa mentalidade, assim como se dá o impacto dela sobre a estratégia marítima.

2. MENTALIDADE MARÍTIMA: um breve histórico

Ao longo do tempo, o conceito de Mentalidade Marítima vem sendo implementado na sociedade. Segundo Vidigal (2006), a maritimidade de um povo pode ser entendida a partir do momento em que ele compreende sua dependência do mar. Para Caminha (1980), fica evidente que, nos países de origem “marítima”, o encontro e a percepção diante dessa dependência ocorriam naturalmente, considerando que, desde a formação de povos como os Fenícios, gregos Cartagineses e outros, a maritimidade era parte do ser, tendo em vista que aqueles povos possuíam o sentimento de que o mar dispunha do que realmente necessitavam para a sobrevivência.

Esse sentimento decorria da percepção de alguns fatores, porém, um dos mais importantes sempre esteve relacionado à formação geográfica do país. Quer dizer, os nativos sabiam que não se podia contar com alimentos produzidos nas terras nativas, pois se tratava de regiões de solos pobres, com escassa capacidade para a produção de alimentos. Portanto, o conceito de Mentalidade Marítima teve início na própria formação do povo que, em sua maioria, reconhecia o mar como fonte de subsistência. Essa vida no mar se iniciava a partir da atividade pesqueira. Sendo assim, os empreendimentos marítimos foram se fortalecendo, mesmo sem a participação ou interferência de políticas governamentais.

Nesse íterim, para esta pesquisa, embora não se busque retroceder no tempo, não há como não mencionar alguns povos tradicionalmente marítimos, cujos experimentos de sobrevivência e dependência com as coisas do mar se deram de forma espontânea. Eles deixaram referências claras de como a mentalidade marítima influenciou o desenvolvimento da nação.

Como exemplos de países com firmes convicções de dependência marítima, a Grécia, a Holanda e o Reino Unido Caminha (1980), fato que não ocorreu nos países continentais. Assim, julga-se oportuno apresentar um breve levantamento do processo de desenvolvimento da mentalidade marítima de povos que hoje são considerados potências marítimas, inclusive, constituindo países detentores de importantes poderes marítimo e naval. Nesse sentido, a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, apresenta o seguinte conceito para Mentalidade Marítima: “[...] a convicção ou crença, individual ou coletiva,

da importância do mar e o desenvolvimento de hábitos, atitudes, comportamentos ou vontade de agir, no sentido de utilizar, de forma sustentável, as potencialidades do mar”(BRASIL, 2019 p.5).

Neste breve histórico, constata-se que a busca por implementação de mentalidade marítima nos povos remonta de muito tempo. Dessa maneira, é possível compreender as razões da necessidade de se conhecer mais sobre o assunto, na busca por melhores formas de desenvolvimento e aplicação do conceito no Brasil.

Portanto, apresentar-se-ão dados relacionados a alguns poucos países, devido ao propósito deste trabalho, a fim de consubstanciar os fundamentos de implementação do conceito de maritimidade, temática ora examinada.

2.1 Contribuições da maritimidade europeia

Segundo Vidigal (1985), define-se maritimidade como a consciência social que uma nação tem da influência do mar em relação ao ambiente nacional: demonstração de poder, economia, comércio etc. Dando início, começaremos pela Grã-Bretanha.

Caminha (1980) afirma que este povo teve sempre sua vida relacionada ao mar, desde os tempos mais antigos. Fala-se de um povo formado por gente de várias etnias, contudo, os primeiros habitantes da ilha não possuíam habilidades com o mar. Viviam de agricultura e do pastoreio antes de se tornarem negociantes e marinheiros. Porém, em 1485, a Inglaterra ainda era um país de pastores, produzindo lã e construção naval para fornecer às cidades ricas dos países baixos. Quando das invasões normandas, era incrivelmente fácil invadir o local. Mas, após esse fato, a situação mudou, devido à organização enquanto Estado, sem esquecer o fato de existir ali uma população unida pela terra, já contando com uma força naval com capacidade para se defender contra forças militares superiores. Entretanto, só com a criação da Marinha Real a Grã-Bretanha deu início à expansão marítima. Dos longos conflitos com a França, nos XIV e XV, surgiu a necessidade de assumir a supremacia no mar. Porém, sua localização geográfica e o potencial marítimo favoreciam a manutenção de uma marinha mercante e de uma forte Força naval, o que permitia o domínio das linhas de comunicações marítimas, antes controladas pela Holanda. Ademais, segundo Caminha (1980), a mentalidade marítima da Grã-Bretanha foi forjada com base no despertar do entendimento da dependência do mar, no que se refere aos preceitos de segurança e sobrevivência como um todo. Além disso, o povo dispunha de

governantes que apresentavam elementos para se acreditar nessa mentalidade. Essa nação sempre olhou para o mar como uma fronteira que separava não só a ilha do mundo, mas, em especial, se constituía num limite para se viver em liberdade. Dessa forma, para Lopes (2015), a marinha do famoso almirante Nelson foi, por muitos anos, líder nos mares.

Em se tratando da Holanda, entretanto, segundo Mahan (1890), o sucesso não estava atrelado apenas ao transporte marítimo, mas também à grande quantidade de vias navegáveis com águas tranquilas, que permitiam acesso barato e fácil ao interior do país, como também à Alemanha. Caminha (1980) destaca que sua configuração geográfica favorecia a navegação tanto no mar quanto nos rios, pois permitia que grandes e pequenas embarcações tivessem acesso ao interior do país. Isso contribuiu para o surgimento de cidades voltadas ao comércio, muito embora tenha sido a pesca para produção de arenque seco o fator determinante para o início do desenvolvimento marítimo e comercial do país (CAMINHA, 1980). Ele encontrou nas águas rasas do mar do norte o que não podia colher nas terras baixas e alagadas das planícies de Flandres, tornando-se, assim, uma potência naval, especialmente no transporte marítimo. A Holanda desenvolveu grande capacidade no mar, se transformando numa nação dominante em transporte marítimo. Ainda sobre esse assunto, Souza (2020) acrescenta que este país empreendeu um negócio que desenvolvia tanto a indústria quanto o comércio. Assim, para que mantivesse o domínio nessas áreas, criou uma frota naval forte. Dessa forma, pôde-se controlar a comercialização entre as colônias e o centro econômico holandês, sendo superada pela Inglaterra somente após a criação dos Atos de Navegação, promulgados por Oliver Cromwell.

Quanto à Rússia, Caminha (1980) destaca que, ainda que fosse um país continental, não demonstrou claro interesse pelas atividades marítimas até a época moderna. Porém, considerando esse pouco interesse pela atividade marítima um certo movimento instintivo, ressalta ainda o fato de que havia dificuldades étnicas de caráter continental, além das barreiras geográficas para o acesso ao mar Báltico, o que também era dificultado pela chamada Liga Teutônica e pelos poloneses, assim como o foi não só pela localização do mar Negro como também pelas invasões do chamado Canato da Horda de Ouro². O autor afirma ainda que Pedro Alexvitch possuía intensa percepção da importância do mar, devido à influência do

² O Canato de Horda Dourada, também conhecido como Horda de Ouro, foi resultado da fragmentação do Império Mongol em quatro instituições governativas (Chagatai, Horda Dourada, Ilcanato e a Dinastia de Yuan). O Canato era um tipo de administração territorial característica da cultura turco-mongol, originária das estepes da Ásia Central.

convívio com estrangeiros. Ainda segundo Caminha (1980), Pedro I, o Grande, deu início às diretrizes para uma política externa da Rússia. Para Souza (2020), a economia da Rússia ganhou nova dinâmica no governo desse czar, pois o monarca promoveu o desenvolvimento da navegação, enviando pessoas a outros lugares para obter tais conhecimentos. Seus sucessores permitiram a conquista de portos isentos de gelo durante o inverno, tanto pelo mar Báltico quanto pelo Pacífico, acessando-se o Mediterrâneo. Foi assim que se possibilitou a criação e a expansão da Marinha Russa, após se ter a visão de fomentar o desenvolvimento da indústria por vias marítimas. Entretanto, a morte do grande czar, em 1725, representou um grande golpe para a Marinha Russa, cuja redenção só veio com a chegada de Catarina II ao poder, em 1762 (CAMINHA, 1980). Isso **ocorre** porque o desejo e a vontade de possuir uma atividade marítima forte não fazia parte do sentimento população. Com essa monarca, foram empreendidos esforços para recuperar as ações da Marinha e do Exército russos. Somente assim foi que a Rússia, nação continental, tornou-se potência naval.

No início do século XX, a Rússia dispunha de uma frota que a classifica como terceira colocada entre as potências navais. Porém, a esquadra foi quase totalmente destruída na guerra contra o Japão. Na Primeira Guerra Mundial, até 1917, sua participação foi insignificante, limitando-se apenas à participação em campos de minagem, com pouco sucesso. Caminha (1980) ainda esclarece que a infiltração comunista e a revolução vermelha destruíram por completo o que ainda poderia existir da Marinha Russa. Após a Segunda Guerra Mundial, a Rússia empreendeu novo programa de construção naval, o que a colocou na segunda posição entre as potências mundiais. Segundo Northen (2014), no decorrer da denominada Grande Patriótica, Stalin demonstrava pretensões de tornar a Marinha Soviética poderosa, isto é, numa Marinha de águas azuis, refletindo a ambição político-estratégica internacional. Também não estava satisfeito com as orientações de seus conselheiros, os quais tinham preferências por submarinos, enquanto Stalin preferia os grandes e pesados cruzadores. Apesar de toda essa conjuntura, a construção de mentalidade marítima da Rússia passou por diversos períodos de declínio. Entretanto, no século XX, o poderio militar naval daquele país estabeleceu-se como o segundo do mundo, mesmo contra a vontade de maioria da população, tendo em vista o regime político vigente.

Assim, observa-se que, na constituição histórica de vários países, a Mentalidade Marítima exerceu um papel decisivo no envolvimento dos povos nas atividades marítimas, em

maior ou menor grau. Todavia, o papel do Estado em estimular o sentimento do desejo de descoberta do mar foi importantíssimo nas trajetórias de formação das nações continentais. É evidente que, embora uma nação seja originariamente continental, pode desenvolver a maritimidade, implementando o uso do mar. A fim de consubstanciar essa realidade, relatar-se-á um pouco do desenvolvimento da Mentalidade Marítima no Brasil, considerando as questões inerentes a um país continental.

2.2 O desenvolvimento da Mentalidade Marítima do povo brasileiro

O Brasil nasceu como uma nação marítima, possuindo um extenso continente. O país dispõe de um litoral de mais de 7.400 km de extensão, cuja área de águas jurisdicionais marítimas – somando Mar Territorial (MT), Zona Contígua (ZC) e Zona Econômica Exclusiva (ZEE) – ultrapassa os 3,4 milhões de quilômetros quadrados. Formado com a da chegada dos portugueses pelo oceano, recebeu como herança o amor pela exploração marinha. Mas, Fernandes (2012) esclarece que, por vezes, esse fato não é exposto nas historiografias, devido a uma visão irreal do passado.

Quanto ao mérito pela transmissão de nossos primeiros traços de maritimidade, deve-se aos colonizadores portugueses. Vidigal (2006) comenta que, embora Portugal fosse considerado um país pequeno e frágil, manteve vastas colônias ultramarinas, já que a mentalidade marítima do povo português era superior à de muitas nações. E, com uma posição geográfica desfavorável, sem acesso ao Mediterrâneo, onde as cidades italianas e os otomanos disputavam espaço, restou a Portugal aventurar-se pelo Oceano Atlântico. Por essa razão, Vidigal (2006) defende que o Brasil foi predestinado a ser marítimo, o que contribuiu para a manutenção da mentalidade marítima. Vale ressaltar também que, no processo de povoamento do Brasil Colônia, a geografia favoreceu a manutenção dessa maritimidade.

Ainda conforme Vidigal (2006), ao dividir a colônia em Capitânias Hereditárias, em faixas estreitas de mar e terras adentrando para o continente, permitiu-se que cada donatário construísse um porto. Esse fato favoreceu diversos pontos de apoio na costa litorânea, o que também motivou o tráfego marítimo. Este processo permitiu a integridade territorial, favorecendo o desenvolvimento da chamada Mentalidade Marítima; pois, para a população local, as vias de comunicações com outros pontos da costa eram feitas pelo mar, por não existirem estradas.

Assim, o sentimento de dependência do mar acabou gerando uma potencial mentalidade marítima na costa oceânica, visto que o mar era o caminho.

Ao elevar a Colônia a Vice-Reino, D. José I nomeou Álvaro da Cunha como Vice-Rei, em um Capitão-General de Mar e Terra. Com os poderes de autoridade marítima e terrestre, resolveu construir, em 1764, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, cujo empreendimento forneceu os principais meios para a luta pela Independência. As pessoas de comunidades litorâneas participaram ativamente dessa luta. Comunidades inteiras organizaram-se em suas embarcações de pequeno porte para apoiarem a luta contra as tropas de Portugal. Foi assim que se criou a primeira Esquadra, pelo então gênio da política brasileira, José Bonifácio, o qual atribuiu consistência à luta por nossa independência Fernandes (2012), formando um bloqueio naval, dominando as províncias rebeldes. Nesse período foi quando transcorreu também a luta pela Proclamação da República, buscando-se um país independente e unificado, o que indubitavelmente corroborou para que a Mentalidade Marítima do povo brasileiro atingisse seu apogeu (VIDIGAL 2006). Porém, com a efetiva chegada da República, o país perdeu a noção de maritimidade (Leôncio Martins, citado por Fernandes (2012). Ele afirma que a Marinha sofreu as consequências dessa perda por seu envolvimento com a política. Além disso, devido às mudanças nos meios navais, tendo em vista o desenvolvimento tecnológico que ocorria no mundo, e pelo fato do país não ter acompanhado esses avanços, em função de seu atraso técnico-científico. Por outro lado, relembra que a Revolta da Armada, em 1893, e esse atraso técnico científico, em relação ao excepcional desenvolvimento que ocorria nos países desenvolvidos, durante os primeiros cinquenta anos do século XIX, destruiu a construção naval no país, trazendo consequências graves para a Marinha Brasileira.

Conforme Monteiro *et al* (2016), embora o Brasil tenha sido descoberto por Portugal, não herdou completamente dele a mentalidade marítima. Contudo, segundo o autor, a Guerra do Paraguai contribuiu por despertá-la, aumentando a percepção da necessidade de uma marinha de guerra adequadamente equipada para enfrentar os ataques inimigos externos. Para os autores, a orientação para que se ocupasse o interior, a política de desenvolvimento agrícola, a falta de desestímulo à navegação nas hidrovias, o incentivo à construção de rodovias e aquisição de caminhões, bem como a crise do petróleo nos anos 70, tornaram a construção naval e a Marinha Mercante inviáveis. Em consequência, a Marinha de Guerra também foi penalizada.

Ademais, considera-se o que afirma Luís (2015), em relação à localização geográfica e aos aspectos físicos de nosso país, que o caracterizam como uma nação com perfil marítimo-continental. A respeito ainda da organização social, teve como origem os grandes caminhos do oceano. Porém, a vastidão de terras continentais disponíveis para ser explorada e a necessidade de integrá-la ao litoral representaram um grande problema para vários governos, os quais tinham como propósito desenvolver o Brasil para o Oeste. Assim, os resíduos de maritimidade conquistados no período do Império perderam-se com o tempo. Como defende o autor, a construção de Brasília representou o maior desinteresse das políticas de governo em relação ao oceano.

Quanto a isso, Penha (2011) esclarece que o Brasil não pode ser considerado um Estado marítimo, pois, apesar de a nação ser posicionada às margens do Oceano Atlântico, até os anos de 1970, não havia um interesse em desenvolver uma política que contribuísse com a integração do oceano no projeto de país. Entretanto, de acordo com dados da Marinha do Brasil (2020), nos últimos anos do século XX e no início do século XXI, foram implementadas várias ações voltadas para o reconhecimento da importância do mar. Como exemplo, cabe citar o término do estudo para a definição da Plataforma Continental e sua defesa diante da Organização das Nações Unidas. Além disso, a defesa do direito de uso da Zona Econômica Exclusiva, estudo e definição do aperfeiçoamento da Política Marítima Nacional (PMN). Também foi aprovado, em trinta de julho de 2020, o X Plano Setorial para os Recursos do Mar, que tem vigência até 2023. Estes documentos são decorrentes da Política Nacional para Os Recursos do Mar (PNRM), de suma importância para o desenvolvimento sustentável, pois, neste sentido, tal programa governamental agregou inovações para orientar as ações visando a conceitos contemporâneos, como a “Economia Azul”, o Planejamento Espacial Marinho e a “Cultura Oceânica”. Sendo assim, vale ressaltar que este Plano visa

[...] à integração do Mar Territorial, da Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Continental ao espaço brasileiro, por intermédio de atividades de pesquisa, de monitoramento oceanográfico e estudos do clima, cujo desenvolvimento se dá por meio de diversas Ações voltadas para a conservação e exploração sustentável dos recursos marinhos (BRASIL, 2020, p.1).

Ainda referenciando Penha (2011), tanto a aprovação da Política Marítima Nacional (PMN), quanto o X Plano Setorial para os Recursos do Mar (PNRM), além de outros instrumentos orientadores, representam grandes avanços para o reconhecimento do potencial

econômico-estratégico do mar para o Brasil. Dessa forma, por meio dessas ações, o trabalho de implementação e desenvolvimento da mentalidade marítima torna-se uma possibilidade, com objetivos, ações e metas bem definidos. Pois, para uma sociedade defender um patrimônio, ela primeiramente necessita (re)conhecê-lo. Portanto, tais políticas públicas auxiliam múltiplos órgãos governamentais, os quais atuam de forma individual ou integrada, em prol da maritimidade. Todavia, no entendimento deste autor, acerca do Brasil, embora se admita que o conceito de Mentalidade Marítima não corresponde à dimensão do país, percebe-se, analisando fatos históricos nacionais, que isso decorre de diversos fatores, dentre eles, a questão da influência geográfica e a política. Entretanto, segundo Caminha (1980), os povos continentais, com raras exceções, não têm suas mentalidades marítimas desenvolvidas no mesmo nível dos povos efetivamente marítimos, pois os primeiros voltam-se para a exploração da terra. Isso se evidencia no caso do Brasil que, mesmo tendo sua origem formada através do mar, volta seus empreendimentos para o continente.

Para Neto (2015), esse movimento, feito para desenvolver o país em direção ao Oeste, acabou favorecendo o “virar as costas” para o mar, enfraquecendo a mentalidade marítima do povo brasileiro. Contudo, conforme Fernandes (2012), a partir de dados de pesquisas recentes, apresentados pelo Centro de Excelência para o Mar Brasileiro - CEMBRA, demonstra-se uma razoável melhora. Na pesquisa, bastante abrangente, realizada em 1997, apenas 39% consideravam o mar importante, porém, esse dado mudou para 67% numa pesquisa realizada em 2011. Dessa forma, cabe ressaltar o esforço da Marinha Brasileira em desenvolver o conceito de Maritimidade, sendo esta uma de suas atribuições, conforme consta no PSRM. Para tal, como Instituição, tem desenvolvido diversos programas, coordenados pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar - CIRM. Dentre eles, podemos citar Programa de Mentalidade Marítima - PROMAR, cujo propósito, num sentido amplo, está voltado para fomentar atividades para desenvolver o conceito na sociedade, inclusive inserindo conteúdos sobre história marítima nos Ensinos Fundamental e Médio. Um outro esforço diz respeito à operação da Estação Antártica Comandante Ferraz, um empreendimento que também oferece grande contribuição para a formação da mentalidade marítima, conforme MB (2020).

O autor mencionado destaca também a importância de visitas de navios da Marinha de Guerra aos portos das cidades brasileiras, a atuação constante de navios mercantes e outras embarcações, desfraldando o pavilhão do Brasil, bem como as cerimônias cívicas, alusivas a

datas marítimas. Para ele, outros empreendimentos merecem destaque: a presença de organizações militares em lugares afastados do litoral, como as Capitâneas, Delegacias e Agências Fluviais; o conhecimento dos recursos marinhos, por exemplo, a descoberta de petróleo do pré-sal; a participação de universitários em cursos de ciências do mar, como Oceanografia; as atividades de escoteiros do mar. Abrindo um parêntese para este último, é oportuno ressaltar a preocupação da Marinha do Brasil, **por meio** do Comando de Operações Navais, com o incentivo e apoio a essa prática, percebendo nela um vetor em potencial para se desenvolver a mentalidade marítima em jovens e adolescentes, de acordo com o constante no Comopnavinst nº14-08, em se tratando das Atividades dos Grupos Escoteiros do Mar (MB, 2020).

Segundo Fernandes (2012), ainda abordando a questão, na primeira década do século XXI, a descoberta do pré-sal favoreceu a indústria naval no Brasil. Mas, para este autor, a divulgação de notícias relacionadas ao fato estimulou a criação de diversos cursos voltados para a área de exploração de petróleo, mineração e ciências do mar. Esse advento favoreceu ainda a formação de conhecimento e interesse pelo mar nos jovens e, em outros seguimentos da sociedade. Entretanto, devido à crise mundial e aos problemas políticos financeiros que afetaram a Petrobrás, maior consumidora da construção naval, algumas expectativas da sociedade em geral foram comprometidas e, conseqüentemente, enfraqueceu-se a motivação em valorizar as atividades e os empreendimentos marítimos no país. Nesse sentido,

Em 1985 operávamos com 8 milhões de toneladas. Os ganhos de divisas, obtidas pela exportação, se perdem pela importação de serviços de fretes/afretamentos, cerca de US\$ 6 bilhões de dólares anualmente. Não se concebe um país continental, oitava economia no mundo, que transporta menos que 5% de seu comércio exterior, deixando de empregar milhares de pessoas, contaminando o seu poder marítimo, com a incapacidade de mobilização por falta de meios flutuantes. **Que vergonha!** (ZOROVICH, 2006, p.2 - grifo do autor desta pesquisa).

A partir dos fatos apresentados, percebe-se que, além disso, a construção naval também sofreu grandes prejuízos, **porque** diversos e importantes estaleiros para o desenvolvimento da atividade marítima brasileira fecharam as portas, dissolvendo a mão de obra especializada, assim como os estudantes da área de petróleo e gás perderam o interesse nos cursos. Dessa forma, a mentalidade marítima do povo brasileiro, que ora se formava e/ou era fortalecida, perdeu força. Para Zorovich (2006), o comportamento do brasileiro é triste e temerário, pois os habitantes e diversos membros da sociedade não dão importância para o mar.

Também ressalta que o país não dispõe de planejamento estratégico com o objetivo de incluir e fomentar a potencialidade do mar. Assim, a nação brasileira permanece sem futuro. Porém, é de suma importância que se entenda a importância do mar, a fim de que todo o patrimônio nacional seja protegido. Não obstante, necessário se faz que continue havendo investimentos marítimos, os quais, em essência, são objetos de empreendimentos estatais em quase sua plenitude.

Silva Filho (2020), ao se referir à importância do binômio navio x porto, afirma que, embora o país esteja vivendo uma crise na área da Saúde, existem muitos navios transportando produtos brasileiros pelos mares, evidenciando a importância desses elementos marítimos. Esclarece também que o país é marítimo, por natureza, detentor de uma malha hidroviária a ser navegada, de cerca de 15.000 km, não só pelas origens históricas, mas também e, especialmente, pelas características geográficas e geopolíticas. Assim, propõe que se divulgue o trabalho incansável tanto dos portos, quanto dos *homens do mar*, os Aquaviários³: Nesse sentido, convoca-os a que

Disseminem para familiares, amigos e, principalmente, para as crianças sobre a relevância do mar para o nosso país. Nele está o nosso passado, o nosso presente, e, certamente, o nosso futuro. Ele é azul, pois o nosso destino estará totalmente ligado à essência da Amazônia Azul! Quem viver verá! (SILVA FILHO, 2020, p.2).

Diante do exposto nesta seção, percebe-se o quão importante é o mar para o futuro do Brasil. Deve-se entender o quanto a sociedade está em condições de compreender a necessidade de uma estratégia marítima adequada para o desenvolvimento global da nação e, para a manutenção da soberania do patrimônio marinho do país. Em contrapartida, para Mahan (1890), mesmo que um país disponha de diversas características inerentes a uma potência marítima, ele não o será se o povo não possuir consciência do poder que existe no fato de se possuir recursos disponíveis no mar. Assim, na visão deste autor, o nível de entendimento de que o país necessita do mar ainda é muito baixo. E, para um país como o Brasil, que dispõe de um mar tão extenso e um litoral de considerável dimensão, é inevitável a preocupação com **essa** questão.

Todavia, acredita que a Maritimidade do povo brasileiro é forjada, no dia a dia, também por aqueles que executam os serviços nos mais diversos tipos de embarcações, do

³ Aquaviários são os profissionais habilitados para operar embarcações e são distribuídos como Oficiais e Subalternos, nos Grupos de Marítimos, Fluviários, Pescadores, Mergulhadores, Práticos e Agentes de Manobra e Docagem.

pescador artesanal aos que operam neste imenso mar, muitas vezes, sem compreender o que vem a significar mentalidade marítima, pois, até mesmo em profissionais que desenvolvem atividade em grandes empreendimentos marítimos, o conceito pode apresentar-se como algo desconhecido. Por isso a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – CIRM defende que a difusão do conhecimento a esse respeito e a assimilação deste conceito tão importante para o país façam parte da estratégia marítima a ser desenvolvida.

Dessa forma, no próximo capítulo, a intenção é esclarecer os conceitos de estratégia, esclarecendo-se a noção de estratégia marítima brasileira. Para isso, serão abordadas algumas contribuições, com destaque para as de Mahan, com vistas à compreensão do impacto da mentalidade marítima na Estratégia Marítima, da importância da Mentalidade Marítima na implementação da Estratégia Marítima, em especial, no que diz respeito à constituição e aplicação de uma mentalidade marítima brasileira.

3. O QUE É ESTRATÉGIA MARÍTIMA – NOÇÕES CONCEITUAIS

Embora este trabalho não tenha o propósito de aprofundar os estudos sobre o conceito de estratégia no sentido amplo, neste capítulo busca-se trazer alguns conceitos e pontos de vista de teóricos quanto ao sentido da chamada Estratégia Marítima para o contexto da soberania e segurança do território marítimo brasileiro.

Dessa forma, ao se pensar na palavra estratégia, várias noções são referenciadas. Como exemplo, a definição de Clausewitz, *apud* Coutau-Bégarie, (2010, p.60): “A estratégia é a teoria relativa à prática dos combates ao serviço da guerra”. Assim, em se tratando de estratégias militares, é impossível não lembrar o famoso pensador da Arte da Guerra, Sun Tzu. Entretanto, como teóricos contemporâneos, há diversos nomes de teóricos estrategistas: Alfred Thayer Mahan, Clausewitz, Lucien Poirier, Jomini, Jullian Corbett, Lidell Hart, Castex e outros. A esse respeito, Wedin (2015) defende que o Almirante Castex é o mais conhecido, principalmente por seus pensamentos sobre manobra estratégica e, por suas ideias sobre geopolítica. Porém, sua principal colaboração ao avanço da estratégia teórica é a criação do conceito de “estratégia geral”, segundo a qual a estratégia é o elemento de ligação entre a política e a tática.

Também ressalta que, para Castex, durante toda e qualquer operação, há um elo entre a política e a guerra. Assim, ele pensava a estratégia com uma dimensão além das ditas estratégias específicas, possibilitando o pensar em uma estratégia geral, conceito que foi sendo

aprimorado, até que se chegasse à noção de *estratégia não militar*. Ainda esclarece que foi Poirier que criou o conceito de *estratégia integral*, definida como a ciência de manobrar forças para alcançar objetivos políticos. Para o autor, **essa** força seria composta por meios civis ou militares, efetivos ou, a serem adquiridos, pois, como defendia Castex, os sistemas estratégicos tanto necessitam de recursos humanos e materiais, como também dependem do tempo e do clima.

De acordo com o teórico em questão, a estratégia marítima possui duas destinações: dar vida, favorecendo e estimulando os componentes que constituem o poder marítimo, e aplicar esse poder, a fim de atingir os fins definidos pelo poder político. Isso naturalmente inclui as metas da estratégia de defesa, considerando que as “forças” utilizadas se constituem de “vias e meios”, sendo que os meios são elementos do poder marítimo, e as vias, como essas forças são empregadas. Segundo Wedin (2015, p.131), “[...] estratégia marítima é a ciência e a arte de manobrar forças para atingir os fins políticos no domínio marítimo”. Assim, o autor afirma que a estratégia marítima pode ser aplicada em seu duplo sentido, tanto se referindo à política de defesa de uma nação como dizendo respeito à implementação de uma política marítima.

Sendo assim, constata-se que o conceito de estratégia passou por diversas definições, inclusive, no campo político. Já a estratégia marítima está relacionada tanto com a política marítima de uma nação quanto à política de defesa. **Dessa** forma, fica evidente que a estratégia marítima é um dos elementos da estratégia integral, pois não poderá se efetivar sem o alcance dos objetivos políticos, a quem está diretamente subordinada.

Nesse ínterim, será apresentado um breve relato da estratégia marítima brasileira na contemporaneidade.

3.1 Estratégia Marítima Brasileira

O Brasil, **por meio** de sua estratégia marítima, busca priorizar a formação de um sistema de defesa voltado não só para o controle do mar e da navegação propriamente dita, como também para a otimização do processo de dissuasão. Nesse sentido, no Livro Branco de Defesa do País (Brasil, 2012), esclarece-se a chamada Estratégia de Defesa, ficando evidente o real interesse estratégico em relação ao Atlântico Sul e seu entorno, **por meio** da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), desde 1986. Segundo Abdenur e Souza Neto (2014), o Brasil se preocupa em preservar a soberania da Amazônia Azul. Para isso, está envidando esforços para expandir seu poderio naval, tanto no sentido da dissuasão quanto em relação à

disponibilização de uma força em condições de afastar os conflitos para o mais distante possível da costa do país, evidenciando, assim, o interesse de dispor de uma “marinha de águas azuis”.

Nesse sentido, de acordo com MB (2020), a Marinha do Brasil desenvolve projetos estratégicos, demonstrando que o propósito institucional não é apenas manter o controle do mar territorial brasileiro. Mas também visa impedir que outros países façam uso da extensão marítima brasileira. Vale ressaltar: o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), o qual visa à construção de quatro submarinos convencionais e de um com propulsão nuclear; o Programa Nuclear da Marinha (PNM), em execução desde 1979, com o objetivo de dominar o processamento de combustível nuclear; o Projeto Míssil Antinavio Superfície (MANSUP), cujo objetivo é tornar a nação independente na produção de tecnologias para mísseis e modernizar a indústria de defesa nacional; o Projeto-Piloto do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (PP-SISGAAZ), cujo objetivo é o monitoramento e controle integral das águas de jurisdição e das águas internacionais sob responsabilidade do país; e o Programa “Classe Tamandaré, cujo propósito é desenvolver e construir navios com tecnologia de alta complexidade, para renovar a Esquadra brasileira.

Assim, de acordo com a END – Estratégia Nacional de Defesa (Brasil, 2016), a defesa do país deve ser aplicada de forma proativa. Para Ponce (2018b), ela deve ser considerada o segundo elemento de estratégia de ação bipolar, com o qual, além da preocupação de se defender as linhas de comunicações marítimas, deve-se também buscar a defesa das infraestruturas marítimas estratégicas, tão necessárias para as nações que as possuem, como é o caso do Brasil. Conforme evidenciam outros estudos sobre o assunto, tais como Sá Freitas (2008), Fernandes (2012) e Vidigal (2006), o Brasil necessita olhar para si próprio, principalmente em questão de estratégia marítima. Visto que, embora exista uma teoria a respeito, é necessário colocá-la efetivamente em prática. E, mesmo que no momento falem recursos financeiros para esse fim, há que se decidir acerca do que se deseja para a nação, em se tratando de um futuro próximo.

É oportuno destacar ainda que a geopolítica está em total efervescência, haja vista os episódios que vêm ocorrendo no sudeste asiático e as constantes ameaças de representantes de Estados europeus em relação à Amazônia. De acordo com Mingst (2014), geopolítica é uma área de grande importância para os países. Em função dela, as nações estão em constantes negociações e, em muitos casos, os poderes econômico e militar prevalecem. Mesmo porque, segundo

Fernandes (2012), até recentemente, *autodeterminação dos povos e não intervenção* eram conceitos que definiam as decisões geopolíticas. Entretanto, tais posicionamentos estão em processo de relativização, diante do surgimento de novos interesses com vistas ao fortalecimento de políticas de intervenções em estados alheios, com base em justificativas de caráter humanitário, de preservação ecológica e outras.

Por isso Almeida (2017) afirma que causas econômicas, ainda que disfarçadas, podem ser responsáveis por intensos conflitos armados entre nações. É o que ocorre quando se declara guerra a um país que, por estar em desenvolvimento, torna-se concorrente de um outro, tendo de ser eliminado. Na sequência, resume-se o pensamento de Mahan quanto à importância dos seis elementos que influenciam o poder marítimo de um país, no sentido da mentalidade marítima.

3.2 As contribuições de Mahan para a compreensão do impacto da mentalidade marítima na Estratégia Marítima

Mahan (1890) apresenta os seguintes fatores como contributivos para a formação de um poder marítimo forte: posição geográfica; conformação física, incluindo a produção natural e o clima; extensão do território; número da população; caráter do povo; e caráter do governante, incluindo as instituições nacionais. A partir dessa cosmovisão, configura-se o conceito de Poder Marítimo estabelecido na Doutrina Militar Naval (DMN):

Projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais (BRASIL, 2017 p.A-26).

Wedin (2015) esclarece que Poder Marítimo é a capacidade de uma nação estabelecer seus desejos em relação a outras, no controle do mar. Corroborando esse pensamento, as subseções sistematizarão um resumo das contribuições de Mahan (1890), com vistas a favorecer uma melhor compreensão desse impacto da mentalidade marítima sobre a estratégia marítima.

3.2.1 Posição geográfica

Sobre a posição geográfica, o autor defende que existem elementos que podem ou não contribuir para a segurança e o fortalecimento do poder marítimo de um país. Afirma que, se

uma nação não tem necessidade de se defender em fronteiras terrestres, nem precisa expandir seu território por terra, em função de seus objetivos voltados para o mar, possui vantagem sobre os países continentais, que desperdiçam suas forças protegendo suas fronteiras terrestres. Destaca que há situações em que a posição geográfica pode não apenas favorecer a concentração das forças navais, mas também a proximidade da força inimiga.

Entretanto, essa mesma posição geográfica tanto pode contribuir para a referida concentração, como também favorecer a dispersão dessas forças. Exemplificando, nações como a Inglaterra e a França – esta última, navegável tanto pelo Atlântico quanto pelo Mediterrâneo. Todavia, Mahan considera isso uma fraqueza, pois obriga as forças navais francesas passarem pelo Estreito de Gibraltar antes de acessarem o Mediterrâneo. Em contrapartida, essa posição geográfica pode ainda propiciar uma estratégia de tomada de posição central ou, se constituir numa base para operar contra prováveis inimigos. Já que, quando um país dispõe de facilidades para atacar, combinado a isso um acesso natural ao alto mar, por meio do qual se controle a navegação a uma das grandes vias de comunicação do tráfego mundial, esse país acaba tendo uma grande vantagem estratégica sobre outras nações, tudo em função da localização geográfica.

3.2.2 Conformação física

Segundo Mahan, a costa marítima de um país se constitui uma de suas fronteiras quanto mais acessível for para outros limites, quando será maior a possibilidade de seu povo desenvolver relações com outras nações. Contudo, se um país, ainda que possua grande costa marítima, se não dispuser de um porto pelo menos, não apenas não tem condições de comercializar por si só, como também não pode dispor de um transporte marítimo e, muito menos, de uma marinha; pois, muitos e profundos portos representam força e fonte de riquezas, entretanto, os mesmos rios navegáveis que permitem o fluxo do mercado interno, com a mesma facilidade de acesso, podem se transformar em fonte de fraqueza, se não forem bem protegidos.

Ademais, de acordo com o autor, vale lembrar o caso da França que, devido ao clima agradável, com a existência de muitas terras agricultáveis, onde se produzia mais do que era necessário para a população, dever-se-ia ter explorado o mar com a vontade e disposição dos ingleses e holandeses, quando Richelieu encerrou a guerra civil. Ao contrário, enquanto a Inglaterra não possuía terra suficiente e sua manufatura era precária, seu povo se dirigiu para o

mar. Uma vez que o desejo dos ingleses e sua inquietude, combinados com condições favoráveis aos empreendimentos marítimos, os lançaram ao colonialismo, em busca de terras melhores, mais férteis e agradáveis. Certamente porque assim pensavam: “Os homens podem ficar descontentes com a falta de privilégios políticos; eles ficarão ainda mais desconfortáveis se lhes faltar o pão” (MAHAN, 1890, p. 38).

3.2.3 Extensão do território

Acerca da extensão territorial, o Almirante Mahan, afirma que esta é a última condição que pode comprometer o desenvolvimento do potencial marítimo de uma nação. Mas, em que esse elemento afetaria um país? Segundo ele, no que diz respeito à energia marítima, o fator preponderante a ser considerado não é a área quadrada do território, e sim, a extensão da costa oceânica e as condições dos portos. Porém, quando se trata de país com mesmas condições geográficas, a extensão costeira pode representar um elemento de força ou de fragilidade, dependendo do tamanho da população, se grande ou pequena. Nesse sentido, o país se posiciona como uma cidadela, e a tropa deve ser adequada ao ambiente. Para ilustrar, o autor cita o caso da guerra de Secessão Americana, afirmando que, se o povo do sul dispusesse de nativos em número semelhante ao de guerreiros, se houvesse uma força naval em quantidade proporcional aos demais meios, caracterizando-se uma potência marítima, além da disponibilidade de uma vasta costa oceânica e enseadas, tudo isso seria instrumento de poderio, sinônimo de soberania e segurança.

3.2.4 Número da população

Assim como ocorre em relação à extensão territorial, Mahan defende que não importa apenas a quantidade de membros de uma população, mas, acima de tudo, a quantidade de integrantes que está voltada para o mar. Pelo menos, que haja um número da população local em condições de guarnecer os navios ou, de produzir materiais de uso marítimo. Estes cidadãos, sim, devem ser levados em consideração. O autor continua defendendo a tese de que uma nação deve considerar a reserva de pessoal um fator imprescindível tanto para o estabelecimento quanto para o guarnecimento de um poder marítimo, uma vez que deseje estabelecer-se no mar.

3.2.5 Caráter nacional

O caráter nacional apresenta uma grande complexidade, por dizer respeito à índole, à sabedoria em lidar com a riqueza, ao que fazer para atingir o desenvolvimento equilibrado da nação, sendo de suma importância para o desenvolvimento marítimo. O autor destaca que a busca por ganho é inerente ao homem, que todos gostam de dinheiro, porém, a forma como se tem acesso a esse ganho representa um fator relevante no comércio e na vida de uma nação; pois uma nação não deve apenas pensar em tirar proveito com ganhos fáceis, sem contribuir para o desenvolvimento do comércio e da indústria. Esse foi um grande erro cometido pela Espanha e por Portugal durante o período de colonização. Procuraram apenas explorar o ouro e a prata das colônias e não se preocuparam em ampliar a indústria e o comércio, causando enorme prejuízo para essas fontes de desenvolvimento; mesmo porque estão intrinsicamente relacionados, representando a riqueza de uma nação.

Todavia, o povo tem a capacidade de mudar a direção que os governantes dão para toda e qualquer nação. Quanto à a índole, não foi o caso da Espanha. Embora com muitas vantagens em relação a outros países, seus governantes foram capazes de comprometer o desenvolvimento saudável da empresa privada. Assim, Mahan afirma que, se retirados os entraves burocráticos, advindos da política, e forem criados empreendimentos rentáveis, o poder marítimo não tardará a despontar.

3.2.6 Caráter do governo

Sabe-se que a postura do governo que corresponde a uma prática da habilidade inteligente, sábia, enérgica e perseverante pode causar sucesso na vida de um homem ou, na história de uma nação. Mas, em se agindo contrariamente a isso, pode promover seu fracasso. Isso ocorre porque um governo em sintonia com os desejos de seu povo tem a capacidade de fazê-lo prosperar em todos os sentidos. Porém, em se tratando de poder marítimo, o sucesso surge quando o governo, imbuído da vontade do povo, direciona seus objetivos naquele sentido. Contudo, há evidências de que governos livres falharam na criação de um poder marítimo, de um comércio e de uma marinha brilhantes, ao passo que governos despóticos, exercidos com força, o conseguiram.

Nesse sentido, o propósito de trazer Mahan para uma discussão sobre mentalidade marítima e estratégia marítima se justifica em virtude de que os elementos apresentados por ele remetem ao entendimento de que a estratégia marítima de uma nação depende, em muito, do entendimento destes conceitos. Uma vez que estão diretamente relacionados não só a condições naturais da nação, mas também, especialmente, à quantidade de seus habitantes, à índole do povo e ao comportamento dos líderes de governo. Assim, concluiu-se que o autor contribui para o objeto de estudo desta pesquisa: o fortalecimento da mentalidade marítima.

Após essa exposição dos seis elementos definidos por Mahan como vitais para o desenvolvimento do poder marítimo de uma nação, sugere-se uma abordagem sobre a importância da mentalidade marítima com vistas à implementação de uma estratégia para o mar.

3.3 A importância da Mentalidade Marítima na implementação da Estratégia Marítima Brasileira

De acordo com Freitas (2008), a Marinha só poderá adquirir os meios necessários para atender sua verdadeira missão se o poder político e a sociedade identificarem-se com os desejos dessa Força, em consonância às necessidades de progresso nacional e aos propósitos de enriquecimento da nação. Porque todo país deve prover meios para defender suas riquezas.

A respeito disso, há de se fazer referência a estratégias de países como o Reino Unido e a França. No caso, a população do primeiro estimulava e reconhecia a importância do mar para suas vidas, enquanto, para a do segundo, não havia nenhum prestígio em ser um homem do mar. Assim, as políticas de manutenção e construção de meios de defesa para a Marinha Francesa deixou de atender às suas reais demandas.

Em relação ao nosso país, é oportuno lembrar que as descobertas do pré-sal há muito vêm requerendo meios para sua exploração, além de navios de transporte e apoio em geral, por exemplo, com a construção e revitalização de estaleiros; pois só dessa forma a capacidade dissuasória tornar-se-á eficaz e eficiente, mesmo porque formar um poder naval atrelado à indústria naval é muito importante para o desenvolvimento do país. Porém, até então, só houve tentativas, como o que ocorreu no período de 1975 a 1995. Considerando que se trata de um projeto para mais ou menos trinta anos, até que efetivamente se conclua, uma mudança na atual conjuntura apenas será possível se o poder político não perder o foco para essa implementação, considerando-o relevante.

Ponce (2018a), citando o ministro Raul Jungmann, defende que o fato de o Brasil não possuir inimigos nem para o leste oceânico nem para o oeste continental acaba induzindo o povo brasileiro a não se preocupar com assuntos de defesa nacional. Dessa forma, esse sentimento impregna também o poder político. Infelizmente, o que se sente é que existe um *torpor* social, um estado de cegueira cidadã, em relação aos assuntos atinentes à segurança do país.

Sendo assim, um país com uma mentalidade marítima no nível da do povo brasileiro provavelmente terá dificuldades para compreender a real necessidade de uma estratégia marítima. Como afirma Mingst (2014), as nações consideradas democráticas não são mais ou menos pacíficas do que as não democráticas; simplesmente estas nações travam lutas intensas entre si. Assim, ratifica-se o pensamento de que o povo brasileiro necessita desenvolver a chamada Mentalidade Marítima, pois ainda representa um conceito a ser aprendido e apreendido por toda a nação. Inclusive, vale ressaltar que os próprios profissionais que labutam com o mar não têm pleno discernimento da importância desse território. Segundo Monteiro *et al.* (2016, p.2), “A mentalidade marítima é fundamental para o Brasil ser capaz de proteger não somente seu mar territorial, mas também para projetar poder sobre o Atlântico Sul”.

Nesse íterim, embora Fernandes (2012) defenda que a sociedade brasileira compreende o fato de que o país necessita de uma Marinha de Guerra bem estruturada, com prestígio, também acredita que isso só ocorrerá em uma economia forte. Entretanto, o autor afirma ainda que a sociedade não possui conhecimento dos problemas inerentes ao transporte marítimo, apesar de reconhecer que muitos produtos brasileiros são exportados **por meio** de navios. Também desconhece que esses navios são tanto nacionais quanto estrangeiros. Nesse sentido,

Não se pode conceber a defesa dos interesses nacionais na Amazônia Azul sem que tome forma, por meio de uma Estratégia Marítima consistente e unificada, isto é, que seja sistêmica, com cada elemento funcionando no contexto de uma relação necessária e eficaz, e, em consonância com os objetivos traçados pela política, a fim de que se alcance um Poder Naval crível (CARDOSO, 2015, p.25).

Logo, parece razoável o entendimento de que é necessário defender o potencial do mar brasileiro. Principalmente porque a grande maioria da população ainda não compreende a razão de investimentos e empenhamento de esforços em prol do fortalecimento do poder marítimo, da defesa dos recursos existentes na rica e extensa faixa marítima do Brasil.

4. CONCLUSÃO

Esta pesquisa constatou que a mentalidade marítima é um elemento do qual as nações antigas já percebiam importância, pois, dependendo do caráter do governo e do sentimento do povo em relação ao mar, o desenvolvimento de recursos marítimos e a constituição do poder marítimo eram diferentes. Assim, algumas nações consideradas marítimas conseguiram desenvolver uma mentalidade marítima com maior facilidade, tendo em vista que elas sentiam muita dependência do mar para com a sua sobrevivência. Entretanto, alguns países considerados continentais, os quais não necessitavam do mar para sobreviver, encontravam mais dificuldades para incutir a maritimidade em sua população.

Em relação ao Brasil, verificou-se que, apesar de ser um país continental, teve sua origem a partir do mar. Contudo, embora também tenha recebido a herança da maritimidade de seus colonizadores, com o passar dos anos, passou a conviver com altos e baixos no tocante ao desenvolvimento da mentalidade marítima no país. Vários fatores estão relacionados a isso, por exemplo: a ênfase na política de construção de estradas e a política de desenvolvimento de transporte por rodovias; o pouco interesse pelo desenvolvimento da navegação; o desmonte das empresas de navegação; a crise política econômica recente, que afetou profundamente as empresas de construção naval e a Petrobrás, principal consumidora da indústria naval; o fato de o país dispor de vastas áreas para a produção de alimentos, incluindo a preocupação com essa produção e com as decisões políticas tomadas, no sentido de se **ocuparem** os limites oeste do território, virando-se as costas para o mar.

Além disso, vale ressaltar que, embora grande parte da população brasileira viva no litoral, o reconhecimento da importância do mar ainda é incipiente; **mesmo** porque se tem de admitir esse enfraquecimento da mentalidade marítima da população. Todavia, na política marítima e nos Programas Estratégicos da Marinha, o Brasil está buscando recuperar e desenvolver a mentalidade marítima de seu povo, a partir do desenvolvimento de uma estratégia marítima que definitivamente tome posse das riquezas de seu território marítimo, da Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Continental. Entretanto, não se deve esquecer que, para uma nação desenvolver seu poder marítimo, é imprescindível levar em consideração tanto o caráter do governo, quanto o nacional, em que a índole do povo, quando sabe lidar com riquezas

e não se satisfaz com ganhos fáceis, promovendo o desenvolvimento equilibrado da nação e, conseqüentemente, a constituição de um poder marítimo.

Nesse sentido, em que pesem as dificuldades político-econômicas, fortalecidas, em certa medida, pelo desconhecimento da importância do mar, o Brasil, a Nação Brasileira, com vocação marítima, está buscando implementar uma estratégia marítima, com o objetivo de desenvolver o poder marítimo em sua plenitude; inclusive com capacidade de defender esse vasto continente denominado de Amazônia Azul, reestruturando-se a Marinha para atender às demandas do país e, efetivamente, ocorrendo a atuação desta Força como uma Marinha de águas azuis.

O país tem a difícil tarefa de desenvolver essa mentalidade marítima forte. Todavia, esse propósito requer muito empenho dos tomadores de decisões. Logo, consolidar a mudança de atitude da população brasileira e das autoridades representa um desafio enorme. Porém, não se deve desistir de buscar esse objetivo; mesmo porque o Brasil tem muito a perder ou, a ganhar, a depender das políticas marítimas implementadas nos próximos anos, considerando a geopolítica vigente e o potencial das riquezas disponíveis, e isso diz respeito ao interesse pelo mar, por parte da sociedade como um todo.

Em suma, mesmo que o nível da mentalidade marítima tenha apresentado razoável melhora desde a última pesquisa, em 2011, o que se observa a esse respeito ainda pode impactar na estratégia marítima, tendo em vista que o nível de compreensão do povo e dos governantes acerca da importância do mar continua insatisfatório. Isso dificulta as tomadas de decisões favoráveis aos interesses da Marinha, comprometendo a defesa do patrimônio e do território marítimo, além de impossibilitar o entendimento das reais necessidades de investimento para a implementação de uma efetiva estratégia marítima e, conseqüentemente, de um poder marítimo forte, a fim de que tenhamos uma marinha em defesa dos recursos marinhos a serem explorados.

5. REFERÊNCIAS

ABDENUR, Adriana Erthal; NETO, Danilo Marcondes de Souza. **O Brasil e a cooperação em defesa: a construção de uma identidade regional no Atlântico Sul**. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-73292014000100005&script=sci_arttext. Acesso em 18 jul.2020.

ALMEIDA, Nelson Marcio Romaneli. **Conflitos são inevitáveis?** Revista Marítima Brasileira. v.137, n.01/03, jan./mar, Rio de Janeiro, 2017.

ALVES, Antônio Frederico de Castro. **Navio Negroiro** (Tragédia no mar). In: Os Escravos. Erechim-RS: EDELBRA, [s.d].

BRASIL. Marinha do. **IX Plano Setorial para os Recursos do Mar**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/publicacoes/IXPSRM.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2020.

BRASIL. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **Programa de Mentalidade Marítima**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/promar>. Acesso em: 21 mar. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional, 2012**. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro-branco-de-defesa-nacional. Acesso em: 21 mar. 2020.

BRASIL. Serviço de Documentação da Marinha. **Introdução à história marítima brasileira**. Rio de Janeiro: 2006. Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000008/000008e8.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2020.

BRASIL. **Programa de Mentalidade Marítima**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/promar>. Acesso em: 18 ago. 2020.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA-305 - Doutrina Militar Naval (DMN)**. 1. ed. **Brasília, 2017**.

BRASIL. **X Plano Setorial para os Recursos do Mar é aprovado na Comissão Interministerial para os Recursos do Mar**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/x-plano-setorial-para-os-recursos-do-mar-e-aprovado-na-comissao-interministerial-para-os>. Acesso em: 17 ago. 2020.

BRASIL. **Programas Estratégicos**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programas-estrategicos>. Acesso em: 17 ago. 2020.

BRASIL. CIRM. **Resolução nº 1**, de 30 de julho de 2020. Assunto: Aprova o X Plano Setorial para os Recursos do Mar (X PSRM). Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-1-de-30-de-julho-de-2020-270783100>. Acesso em: 17 ago. 2020.

BRASIL. Comando de Operações Navais. **Comopnavinst nº14-08, de 30 de março de 2020.** Atividades dos Grupos de Escoteiros do Mar. Rio de Janeiro, 2020.

BRASIL. Escola Naval. Formação da Mentalidade Marítima do Povo Brasileiro. **Revista de Villegagnon.** 2014. Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000005/000005e5.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2020.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. **História Marítima.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército – BibliEx, 1980.

CANATO da Horda de Ouro. Disponível em: <https://knoow.net/historia/historiamundial/canato-da-horda-dourada>. Acesso em: 07 ago. 2020.

CARDOSO, Giucemar Tabosa. Escola de Guerra Naval. **Um Desafio ao Poder Naval Brasileiro no Alvorecer do Século XXI: A Amazônia Azul.** Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/00000e/00000e05.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2020.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de Estratégia.** Tradução Brigitte Bentolila de Assis Manso. et.al. v. 1. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010.

FERNANDES, Luiz Philippe da Costa. **O Brasil e o mar no século XXI.** 2. ed. rev. e ampl. Niterói, RJ: BHMN, 2012.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELOS, Ana Cristina de. **Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científicas.** 9.ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2018.

FREITAS. Elcio de Sá. **Poder Naval** – presente e futuro (parte 3). Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v.138, n.10/12, out./dez. 2018.

FREITAS. **A Busca de Grandeza (VIII).** In: Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v.132, n.07/09, jul./set. 2012.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica.** 8. ed. 3. reimpr. São Paulo: Atlas, 2019.

LOPES. Thiago Cavalcante. *et.al.* **Formação da Mentalidade Marítima do Povo Brasileiro.** Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v.135, n. 04/06, abr./jun. 2015.

LUIS, Camila Cristina Ribeiro. **O Poder Naval na Construção do Poder Marítimo Brasileiro.** Disponível em: <https://rbed.abedef.org/rbed/article/download/55275/35235>. Acesso em: 28 jul. 2020.

MAHAN, Alfred Thayer. ***Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783.*** [s. l.]: Pantianos Classics, 1890.

MINGST, Karen A; ARREGUÍN-TOFT, Ivan M. **Princípios de Relações Internacionais.** Tradução Cristiana de Assis Serra. 6. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.

MONTEIRO, Odilon Lugão. *et al.* **A Defesa do Atlântico Sul: Uma Questão de Sobrevivência.** Disponível em: https://www.defesa.gov.br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/xii_cadn/defesa_do_atlantico.pdf. Acesso em: 23 abr. 2020.

NOTHEN, Maurício Reis. **A Evolução do Pensamento em Estratégia Marítima** – paradigmas para a formulação e implementação de políticas marítimas. Orientador: Érico Esteves Duarte. 2014. Dissertação (Pós Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais) – Universidade Federal Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014. Disponível em: <http://lume.ufrgs.br> Acesso em: 1º ago. 2020.

NETO, Osvaldo Silva. **A Amazônia Azul e a Geopolítica Brasileira:** influências sobre as causas marítimas no país. Disponível em: <https://www.repositorio.mar.mil.br/bitstream/ripcmb/29929/1/000011e9.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2020.

PENHA, Eli. **Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico Sul.** Salvador: Edufba, 2011.

PONCE, Luciano; CARVALHO, Judice; JONES, Cleveland Maximino. **Clausewitz e a polarização marítima no Século XXI:** uma orientação teórica para a estratégia nacional de defesa. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v.138, n. 04/06, abr./jun. 2018.

PONCE, Luciano; CARVALHO, Judice. **A industrialização da Amazônia Azul e a defesa offshore.** Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v.138, n.10/12, out./dez. 2018.

RAINER, Gonçalves Sousa. **História do mundo.** Disponível em: <https://www.historiadomundo.com.br/russa>. Acesso em: 25 jul. 2020.

RUMO ao Mar – **Tudo sobre Mentalidade Marítima.** Disponível em: <http://rumoaomar.org.br/mentalidade-maritima/tudo-sobre-mentalidade-maritima.html>. Acesso em: 20 fev. 2020.

SILVA FILHO, Wilson Pereira de. **A imprescindível continuidade da atividade Marítima em tempos de pandemia:** Valorizando o binômio navio x porto. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opinioao/a-imprescindivel-continuidade-da-atividade-maritima-em-tempos-de-pandemia>. Acesso em: 20 jun. 2020.

SILVA, Rubens Rodrigues da. **“Amazônia Azul”:** geopolítica brasileira, mentalidade marítima e seus recursos minerais. Disponível em: <https://www.repositorio.mar.mil.br/bitstream/ripcmb/451232/1/000001ec.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2020.

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

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

WEDIN, Lars. **Estratégias Marítimas no Século XXI** - A contribuição do Almirante Castex. 2015. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/wedin.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2020.

ZOROVICH. Sérgio Luiz da Motta. **Mentalidade marítima do Brasil é uma vergonha nacional**. Disponível em: <https://portogente.com.br/artigos/6455-mentalidade-maritima-do-brasil-e-uma-vergonha-nacional>. Acesso em: 17 ago. 2020.