

O PODER MARÍTIMO DO BRASIL: UMA ANÁLISE DA POTENCIALIDADE DO NORDESTE BRASILEIRO NO FOMENTO DA PROJEÇÃO DE PODER SOBRE O ATLÂNTICO SUL

THE MARITIME POWER OF BRAZIL: AN ANALYSIS OF THE POTENTIALITY OF NORTHEAST BRAZIL IN THE PROMOTION OF POWER PROJECTION ON SOUTH ATLANTIC

Daniel do Nascimento Ferreira¹

Letícia Almeida Montenegro²

Fábio Rodrigo Ferreira Nobre³

Curso de Relações Internacionais

Universidade Estadual da Paraíba

João Pessoa – Paraíba – Brasil

Resumo: O Brasil possui a maior extensão territorial da América do Sul e é o país que detém maior acesso ao Oceano Atlântico Sul. Apesar da sua disposição geográfica, o país ainda tem problemas em se projetar maritimamente. Este artigo é um estudo de caso sobre a região Nordeste, que se mostra extremamente estratégica por compreender o ponto mais oriental de todo o continente americano, entretanto, tem suas potencialidades subaproveitadas. As características que influenciam na projeção de poder marítimo dos Estados de acordo com a teoria geopolítica clássica do poder marítimo de Mahan são, portanto, analisadas e aplicadas ao caso brasileiro. Também é feito um levantamento acerca da atividade portuária nordestina e da distribuição estratégica da Marinha pela costa litorânea do Atlântico Sul e como tal distribuição afeta a segurança nacional. Por fim, a nossa problematização encontra-se na falta de investimento em estruturas marítimas de caráter mercante e naval na região Nordeste, criando um cenário que dificulta a projeção de poder e afeta diretamente a segurança nacional.

Palavras-chave: Segurança. Poder marítimo. Brasil. Marinha. Nordeste.

Abstract: Brazil is both the country that has the biggest territorial extension in South America and the one that possesses bigger access to the South Atlantic Ocean. In spite of its geographic disposition, the country still faces some issues to project itself by sea. This article is a case study about the Northeast region, which is extremely strategic because there is located the most eastern point of the entire American continent, however its potentialities are not used properly. The characteristics that influence the projection of States' maritime power according to Mahan's classic geopolitical theory of maritime power are therefore analyzed and applied to the Brazilian case. A survey about the Northeastern port activity and the strategic distribution of the Navy along the coastal coast of the South Atlantic and how such distribution affects national security is also made. Finally, our problematization lies in the lack of investment in merchant and naval maritime structures in Northeast region, creating a scenario that makes it difficult to project power and directly affects national security.

¹ ferreirandaniel@gmail.com

² leticiaalmeidaamontenegro@gmail.com

³ fabio.f.nobre@gmail.com

Key-words: Security. Maritime power. Brazil. Navy. Northeast.

Recebido: 21/03/2020

Aprovado: 22/04/2020

Considerações iniciais

Os oceanos são bens naturais comuns que fazem parte da história de muitas nações. Com o tempo, passou-se a enxergar os mares como fontes de riquezas, e dessa forma, aqueles Estados com abertura para o mar poderiam considerar-se afortunados diante da maior facilidade em ter acesso a recursos do mar e além-mar. A partir desta conjuntura, o posteriormente sistematizado poder marítimo começa a se tornar prioridade para alguns países, que passaram a assumir a sua segurança territorial e o crescimento e desenvolvimento econômico através dos mares como elementos significativos de detenção de poder (TILL, 2005).

Para ilustrar esse cenário, é possível citar exemplos, como a China, o Reino Unido e os Estados Unidos, que são alguns dos maiores detentores do poder marítimo no sistema internacional. A China, desde a Dinastia Ming (1368-1644), já possuía a noção de proteção do seu território através dos mares diante das constantes invasões inimigas que sofriam, como também detinha uma breve noção de cooperação por meio de trocas comerciais que realizavam entre os povos de regiões próximas (SILVA, 2015).

O Reino Unido, durante o século XVIII, teve a promoção do seu poder marítimo como principal variável de influência na consolidação do seu Império Britânico. Tamaña projeção possibilitou a este império controlar seu território e suas respectivas colônias com maior facilidade por possuir um poder naval moderno e forte. Já os Estados Unidos, que podem ser considerados a maior potência marítima mundial, iniciaram os seus investimentos de maneira incisiva durante os séculos XIX e XX e, ao fim da Guerra Fria, tinham como objetivo expandir suas operações anfíbias ao redor do mundo e, desse modo, estar posicionado estrategicamente em vários espaços, a fim de exercer o poder de dissuasão e controle do mar, e manter a segurança e o afastamento de ameaças das suas áreas de influência (NOTHEN, 2014).

Dessa forma, o Brasil pode ser considerado um país privilegiado por ser o maior da América do Sul e possuir fronteira com 10 países a Norte, Sul e Oeste, mas apenas com o

Oceano Atlântico Sul a Leste. A extensão da costa litorânea brasileira é de mais de 9 mil km, já a extensão das águas jurisdicionais chega a aproximadamente 5,7 milhões de km², compreendendo um território equivalente ao da Floresta Amazônica. (ALBUQUERQUE, 2011; BRASIL, 2019a; MELO FLORENCIO, 2017).

A extensão litorânea beneficia não apenas o comércio exterior, mas também a exploração dos recursos existentes na faixa de mar sob jurisdição brasileira. Tal extensão, entretanto, necessita de capacidade de defesa para manter a segurança territorial e dos recursos, de modo a impedir que terceiros venham a se utilizar de bens marinhos brasileiros, afinal, já que relações estatais se dão em um ambiente de conflito de interesses, o significado econômico do mar pode acarretar problemas de segurança (CEMBRA, 2012). Ademais, “todo o organismo que não se defende, enfraquece-se e elimina-se” (BILAC, 1917, p.128). A defesa nacional, portanto, corresponde ao “conjunto de medidas e ações do Estado com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas” (BRASIL, 2019b).

A Amazônia Azul é vital para o desenvolvimento econômico do país, visto que é fonte de alimentos, energia e de recursos minerais, além de ser uma grande porta de entrada e saída comercial do país, sendo responsável por mais de 95% do comércio exterior brasileiro. Tendo em vista tais capacidades e o fato de que o Brasil não possui cultura de conflito armado com seus vizinhos devido ao histórico brasileiro de uso da diplomacia na resolução de conflitos, são notórias não somente a necessidade, mas também a capacidade de proteção e investimento brasileiro na projeção do seu poder marítimo. (BRASIL, 2019a; PECEQUILO, 2008).

Este artigo consiste em um estudo de caso acerca do subaproveitamento da região Nordeste do Brasil nas questões relacionadas ao fomento do poder marítimo. Sua hipótese, portanto, é que dado o caráter estratégico do Nordeste brasileiro, há a necessidade de maiores investimentos em estruturas marítimas de caráter mercante e naval para que haja aumento da projeção de poder do Brasil sobre o Atlântico Sul. A partir de uma revisão bibliográfica da teoria geopolítica clássica do poder marítimo de Alfred Mahan (1890) discutimos a importância da expansão e redistribuição do poder naval brasileiro e da melhoria das estruturas portuárias nordestinas para a projeção do poder marítimo nacional. As principais

fontes documentais utilizadas para o desenvolvimento da pesquisa foram documentos do Ministério da Defesa, como a Estratégia Nacional de Defesa (2012), o Livro Branco de Defesa Nacional (2012) e a minuta do Livro Branco de Defesa Nacional de 2016, documentos da Marinha do Brasil, livros, atlas geográficos e periódicos. O objetivo central deste artigo é apontar os fatores estratégicos com potencial de influência sobre o poder de projeção marítima do Brasil a partir da região Nordeste.

1. Poder marítimo

Após os estudos *ratzianos* sobre a Geografia Política, diversas teorias geopolíticas foram formuladas. As que compreendem o período entre a primeira publicação de Ratzel e o fim da Guerra Fria estão contidas no grupo das teorias geopolíticas clássicas, dentre as quais é possível agrupar a teoria do poder marítimo. Essa teoria foi elaborada pelo almirante americano Mahan em seu livro *Influência do Poder Naval na História*, de 1890, sendo esta a primeira vez em que a relevância dos mares é levada em consideração na elaboração do pensamento político nacional (BONFIM, 2005).

Mahan baseia seus argumentos nos acontecimentos históricos do período colonial e diz que o mar é, e sempre foi, palco de disputas entre as nações que dele usufruem. A influência que exerce sobre a força e a riqueza dos países já é há muito percebida. O mar é como uma grande rodovia que liga os continentes, visto que, diferentemente das rotas terrestres, não possui condições geográficas consideradas obstáculos, ou seja, é simplesmente uma planície aberta que permite o acesso a todas as direções do globo. Por isso, além da maior facilidade geográfica, a locomoção por vias marítimas mostra-se mais econômica do que as rotas terrestres, tornando-se assim, um ponto de controle estratégico tanto pela percepção política, quanto pela social. Nesses termos, para Mahan, o poder marítimo é um elemento vital para o crescimento, a prosperidade e a segurança nacionais. (MAHAN, 1890).

Para melhor compreensão do estudo, o poder marítimo deve ser diferenciado do poder naval. Este diz respeito às capacidades militares referentes ao mar e aquele às capacidades de uso da extensão marítima para fins além dos militares. Nas palavras de Bonfim (2005, p. 56):

O poder marítimo não é o sinônimo de poder naval, pois não compreende apenas o potencial militar que, navegando, domina o oceano ou parte dele pela força das armas, mas também o comércio e a navegação pacífica que, de um modo vigoroso e natural, deram nascimento à esquadra e, graças a ela, repousam em segurança.

Existem, entretanto, algumas características trabalhadas por Mahan que afetam o poderio marítimo das nações, são elas: a) posição geográfica; b) condições fisiopolíticas; c) extensão territorial; d) quantidade e características populacionais e; e) políticas de governo. As maneiras que cada uma delas influencia no poder marítimo de um país estão sistematizadas na tabela abaixo.

Quadro 1: Influências das características nacionais no poder marítimo

CARACTERÍSTICAS	INFLUÊNCIA NO PODER MARÍTIMO
1. POSIÇÃO GEOGRÁFICA	<ul style="list-style-type: none"> ● Países insulares não se preocupam com invasão por vias terrestres; ● Maior investimento no poder marítimo para fins de defesa, inserção nos mercados internacionais e circulação de pessoas.
2. CONDIÇÕES FISIOPOLÍTICAS	<ul style="list-style-type: none"> ● Condições geográficas internas; ● Países com mais de um território (colônias ou arquipélagos); ● Importância da criação de portos.
3. EXTENSÃO TERRITORIAL	<ul style="list-style-type: none"> ● Países com maior extensão de costa marítima, tendem a desenvolver mais as suas habilidades navais; ● Importância do contingente populacional local.
4. QUANTIDADE / CARACTERÍSTICAS POPULACIONAIS	<ul style="list-style-type: none"> ● Quanto maior o contingente populacional local, maior o número de indivíduos a serviço das atividades marítimas nacionais; ● Contingente prontamente disponível para emprego nos navios e para a criação de material naval; ● Uma população voltada para o comércio desenvolveria mais as suas capacidades marítimas pois as estariam utilizando frequentemente.
5. POLÍTICAS DE GOVERNO	<ul style="list-style-type: none"> ● Necessidade de políticas públicas voltadas para o mar em períodos de paz, através de políticas de crescimento e desenvolvimento, e também em tempos de guerra, a partir do alinhamento da política à defesa nacional.

Fontes: Autores, elaborado a partir de MAHAN (1890).

2. O PENSAMENTO MARÍTIMO BRASILEIRO

O pensamento marítimo está relacionado à maneira como o Estado operacionaliza as suas estratégias com o objetivo de otimizar seus ganhos através dos mares, uma vez que este recurso é sinônimo de fontes de produtos que suprem as necessidades humanas. Os mares, portanto, ainda são considerados as vias mais acessíveis de transporte de mercadorias, cabendo aos países a tarefa de protegê-los de possíveis situações de vulnerabilidade (TILL, 2005).

No caso do Brasil, o Ministério da Defesa e, conseqüentemente, a Marinha do Brasil têm desenvolvido projetos para ampliar as atividades na costa marítima e em bacias fluviais. Consonante ao destacado na Estratégia Nacional de Defesa, é possível identificar alguns objetivos centrais da Marinha do Brasil. O principal entre eles é a negação do espaço e do uso do mar brasileiro. A garantia do uso do mar apenas por nacionais e/ou para fins de interesse nacional, envolve a utilização de meios submarinos, mas também terrestres e aéreos (BRASIL, 2012b; MELO FLORÊNCIO, 2017).

O Centro de Excelência para o Mar Brasileiro (CEMBRA, 2012) apontou que o último censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano de 2010, constatou que 80% da população brasileira vivem no litoral. Somado a isso, uma pesquisa realizada pelo Instituto Oceanógrafo da Universidade de São Paulo observou que a maioria das pessoas perceberia a importância do mar (73%), no entanto, as razões alegadas estariam relacionadas unicamente às fontes de alimento e lazer (BIAZON, 2019), apresentando, portanto, uma ausência de mentalidade marítima por parte da sociedade, que segundo CEMBRA (2012, p. 455), pode ser entendida como a “convicção ou crença individual ou coletiva, da importância do mar para a Nação Brasileira e o desenvolvimento de hábitos, atitudes, comportamentos ou vontade de agir no sentido de utilizar, de forma sustentável, as potencialidades do mar.”

A faixa litorânea brasileira, entretanto, mostra-se extremamente importante, pois grande parte da economia do país está relacionada ao mar. Aproximadamente 80% da população habitam a menos de 200 quilômetros do litoral, conseqüentemente, a mesma porcentagem de geração de renda, assim como do consumo de energia elétrica estão relacionadas a esta faixa territorial. Somado a isso, cerca de 90% da produção nacional de petróleo são extraídos do mar territorial, também conhecido como Amazônia Azul, que por

sua vez, possui maior biodiversidade que a da Floresta Amazônica e ainda exerce influência sobre o clima. Daí a necessidade de conhecer e proteger tal recurso natural (LEITE, 2011).

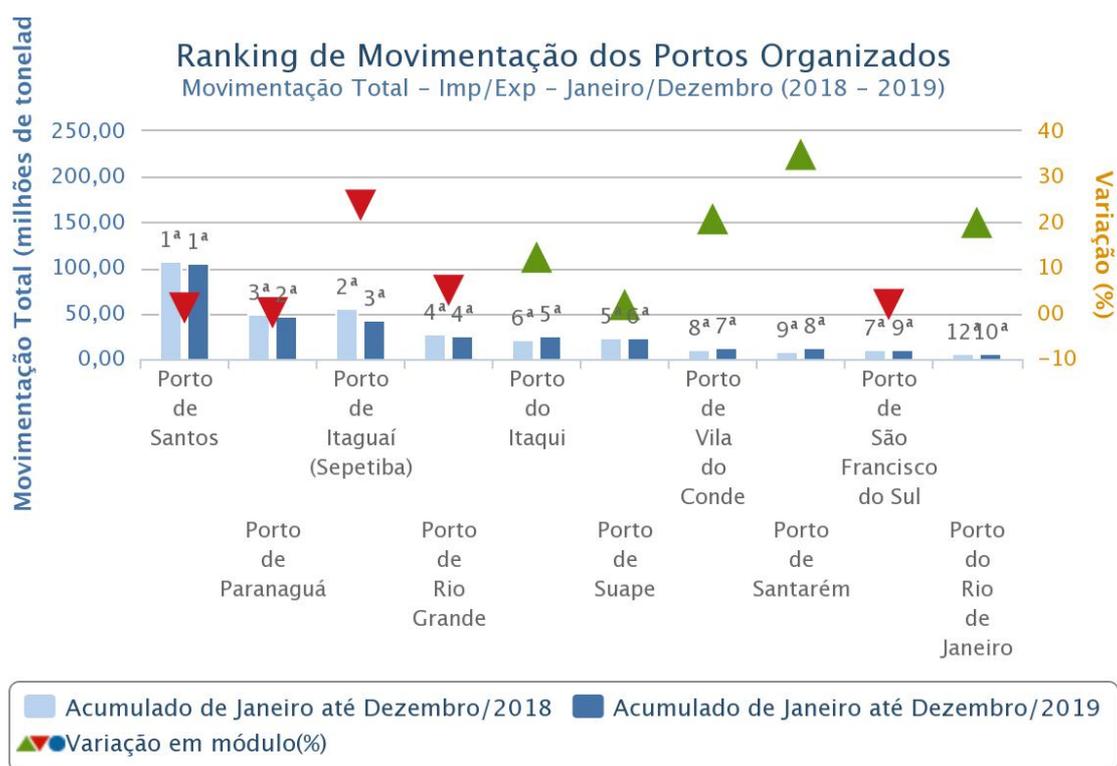
Ademais, visto que o Brasil dispõe de saída apenas para o Atlântico, é por ele que é feito todo o comércio exterior do país. Estima-se que cerca de 359 navios mercantes trafegam diariamente pela costa brasileira, movimentando, anualmente, mais de 350 bilhões de dólares na balança comercial (GUERRA, 2011). Como dito antes, o frete de produtos pelo mar é mais cômodo e mais barato do que o frete rodoviário (MAHAN, 1890). Sendo assim, não apenas o comércio exterior é praticado pelas saídas ao Atlântico, mas também o próprio comércio nacional através da navegação de cabotagem, isto é, a navegação a partir das vias marítimas e/ou interiores nacionais (FEMAR, 2008).

As importações e exportações brasileiras acontecem pela costa do Atlântico Sul, inclusive as exportações para os países na fronteira oposta ao mar. O comércio com os demais países sul-americanos não deve ser negligenciado, afinal, dados do Ministério da Indústria, Comércio exterior e Serviços (MDIC) mostram que entre os anos 2000 e 2013 as taxas de exportação para os países sul-americanos da Aliança do Pacífico cresceram em 474% (PADULA & FIORI, 2016).

Como abordado no livro *O Brasil e o Mar no século XXI* (CEMBRA, 2012), apesar da sua relevância econômica, o Brasil ainda possui uma Marinha Mercante pouco desenvolvida, em que boa parte dos produtos exportados não são transportados em navios de bandeira brasileira. Essa conjuntura é altamente prejudicial, uma vez que a cabotagem acaba por não se desenvolver e tampouco desenvolver empresas de navegação. Assim, o modal rodoviário permanece como meio principal – ainda que se tenha uma conjuntura histórica que tenha permitido essa realidade – e o transporte aquático, pouco explorado (CEMBRA, 2012).

Os portos, outro ponto crucial para o desenvolvimento do poder marítimo, são considerados de extrema importância para a economia nacional, uma vez que é através deles que as importações chegam e as exportações tomam seus destinos. Em todos os estados do Nordeste existem portos em seus respectivos litorais, que podem ser divididos em: seguimento baiano (Bahia, Sergipe), seguimento Nordeste (Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte) e seguimento Norte (Ceará, Piauí e Maranhão) (LIMA, 1999).

Figura 1: Ranking de movimentação dos portos organizados entre 2018 E 2019.



Fonte: BRASIL, (s.d.).

No gráfico acima, é retratada a movimentação dos portos entre os anos 2018 e 2019. Os portos de Suape, considerado o maior da região Nordeste, e o de Itaqui, no Maranhão, apresentam uma operacionalidade notável em relação aos demais portos das outras regiões, entretanto, é possível constatar que os outros portos nordestinos não aparecem nas estatísticas, indicando uma operacionalidade tímida.

Apesar de existirem aspectos relevantes a serem considerados para a construção de portos, desde questões puramente burocráticas a questões naturais, os portos dos demais estados do Nordeste não conseguem alcançar uma alta performance, em virtude de uma falta de planejamento estatal. A falta de uma mentalidade marítima, mencionada anteriormente, é um dos principais fatores que acarretam o baixo investimento/planejamento dos portos nordestinos (LIMA, 1999).

De acordo com as Diretrizes Estratégicas para os Portos do Nordeste publicadas ainda em 1999 pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), é preciso existir uma sinergia entre a iniciativa privada e os governos estaduais para a melhoria dos portos, de modo que os mesmos possam estar aptos a receber/transportar desde commodities a materiais de alto valor agregado (LIMA, 1999).

No entanto, a população brasileira desconhece o fato de que boa parte dos recursos responsáveis pelo desenvolvimento nacional passam pelo mar. Sem embargo, são importantes os estudos e a compreensão dos melhores meios de proteção às águas brasileiras, além do usufruto para atividades além do lazer, isto é, atividades estratégicas de defesa preventiva e atividades comerciais. Desse modo, há a necessidade de alterar esse quadro de desconexão entre o mar e a população, para que sejam transferidos maiores investimentos. (COSTA & GUEDES, 2019)

Até aqui foram exploradas as capacidades do poder marítimo brasileiro e analisada a potencialidade de projeção marítima a partir dos portos do Nordeste, ou seja, as questões referentes à constituição do poder marítimo (comércio interno e internacional, exploração de recursos para fins científicos, econômicos, etc.). No próximo tópico, será analisada a conjuntura do poder naval brasileiro, isto é, as disposições brasileiras militares para o mar e suas consequências.

3. A distribuição estratégica da Marinha

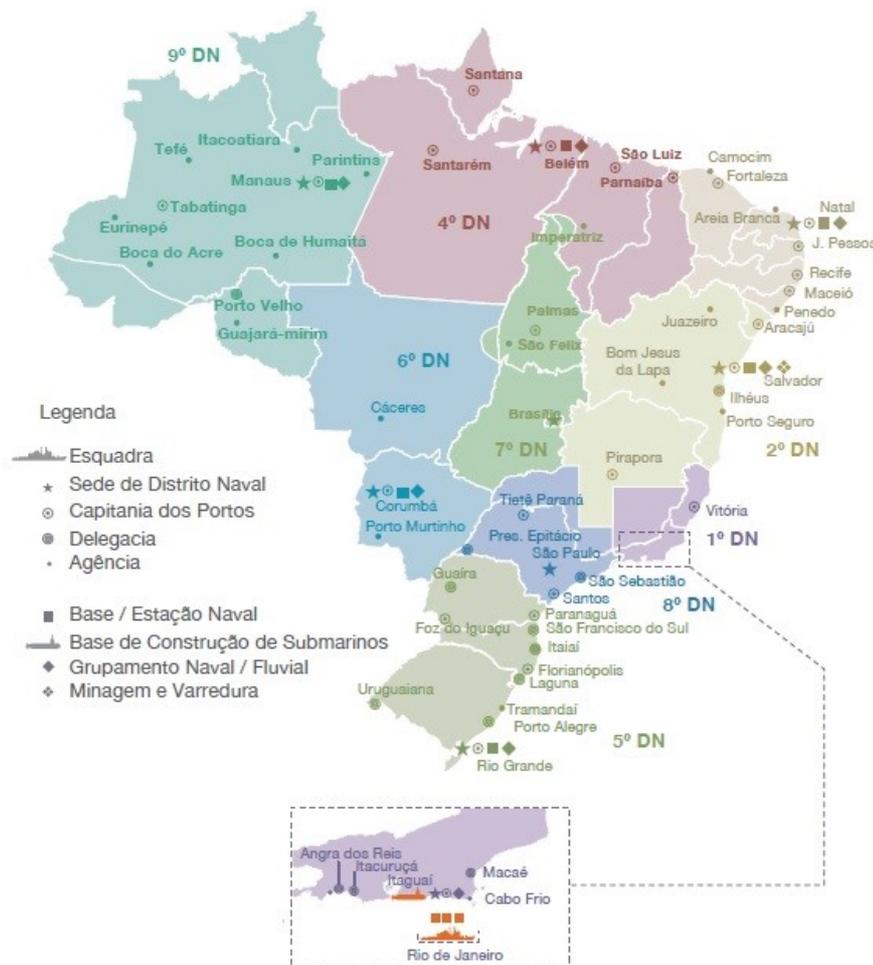
Atualmente, a Marinha Brasileira possui um contingente de aproximadamente 60 mil homens com projeção de aumento gradual até 2030 de forma a preencher os requisitos da Estratégia Nacional de Defesa. Para isso, mantém o foco em projetos de desenvolvimento tecnológico aplicado às atividades navais, como o Programa Nuclear da Marinha (PNM), o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) e o Programa de Reparcelamento da Marinha (PRM). As capacidades do Poder Naval devem ser alinhadas para a execução de quatro tarefas, são elas: 1) negar o uso do mar ao inimigo; 2) controlar áreas marítimas; 3) projetar poder sobre terra e; 4) contribuir para a dissuasão (BRASIL, 2012b; MELO FLORÊNCIO, 2017).⁴

Para a consecução dessas responsabilidades, a Marinha divide o território brasileiro em nove distritos navais, e em cada distrito há uma sede de Comando de Distrito Naval (ComDN) responsável pela aplicação e fiscalização da jurisdição naval na respectiva região em que está inserida. As atuais sedes dos ComDN estão localizadas nas cidades do Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Natal (RN), Belém (PA), Rio Grande (RS), Ladário (MS), Brasília (DF), São Paulo (SP) e Manaus (AM) (BRASIL, 2012b).

⁴ Para mais sobre a distribuição estratégica do poder Naval Brasileiro, recomenda-se a leitura de FLORÊNCIO, A. R. de M. Amazônia azul: vulnerabilidade ou potencialidade?. 2017

Como pode ser observado na ilustração abaixo, em cada distrito naval estão dispostos centros e complexos responsáveis pelo gerenciamento e prática das atividades da corporação. Entretanto, a distribuição dessas unidades não é feita de forma igualitária entre os distritos. Percebe-se, também, que a maioria destes centros e complexos está situada no Sul e Sudeste do país, chamando atenção para esta última região supracitada, visto que é a única que dispõe de base de construção de submarinos e também da presença da 1ª (e única) Esquadra e Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) nacionais.

Figura 2: Distribuição geográfica dos grandes comandos de distritos navais e principais organizações



Fonte: BRASIL, (2012b, p. 89).

Dentre as diretrizes da Estratégia Nacional de Defesa (END), duas, que versam sobre a reorganização das Forças Armadas navais para monitoramento, mobilidade, presença e o controle da foz do Rio Amazonas, fundamentam a concepção do atual projeto para a criação de uma 2ª Esquadra e da 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra (BRASIL, 2014).

A criação do Complexo Naval da 2ª Esquadra no norte/nordeste do País é o retrato de uma mudança necessária na estrutura de defesa do Brasil. O

Complexo permitirá que os meios navais e o pessoal militar lá instalados sejam preparados, adestrados e apoiados logisticamente para o cumprimento das tarefas básicas do Poder Naval, contribuindo, assim, para a defesa dos interesses nacionais nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (BRASIL, 2014, p. 31).

Desse modo, torna-se perceptível a ciência da debilidade das forças armadas do mar, além do interesse do Estado brasileiro em assegurar que os serviços navais consigam cobrir toda a costa. Esta projeção de novas disposições estratégicas navais se coaduna com as condições propostas por Mahan (1890) para o aumento da projeção marítima nacional.

O litoral nordestino é extenso, abrange cerca de 3% do território nacional e possui vantagens e desvantagens relativas ao fomento do poder marítimo brasileiro quanto ao seu posicionamento geográfico. São consideradas vantagens estratégicas os seguintes fatos: 1) a região Nordeste é a região de mais fácil acesso ao país pelo mar; 2) o Nordeste abriga o ponto mais oriental de todo o continente americano, situado na cidade de João Pessoa, no estado da Paraíba (PB), responsável pelo início da contagem do mar territorial brasileiro, estratégico para exploração de recursos naturais e pesquisas marinhas, e também o ponto mais próximo dos continentes europeu e africano, além de apresentar boas condições para o comércio com estes continentes e também com a América do Norte (SILVA; GOHR & LEITE, 2018; CINEP, 2020); 3) No *ranking* anual das maiores movimentações portuárias do país, dois portos do Nordeste, o Porto de Suape, em Pernambuco (PE), e o Porto do Itaqui, no Maranhão (MA), mantêm-se nas posições 5º e 6º desde 2016, chegando à contribuição de 13,22% nas importações e exportações nacionais em 2019 (BRASIL, [s.d.]) e; 4) A região Nordeste comporta, a 545 km da costa do estado de Pernambuco (PE), o Arquipélago de Fernando de Noronha, uma zona de fluxo turístico nacional e internacional com “importante função ecológica e na articulação com pesquisas hemisféricas e globais” (BRASIL, 2018, [s.p.]) em matéria de preservação ambiental (BRASIL, 2018).

As desvantagens estratégicas, por outro lado, centram-se nas questões geográficas naturais dos mares, na falta de planejamento e investimento em infraestrutura portuária, o que torna os portos menos competitivos, e na falta de segurança militar prontificada, desse modo, a falta de cautela para com a região pode se tornar um problema custoso no futuro. As limitações geográficas têm relação com a costa marítima brasileira, que apresenta poucas condições favoráveis para a construção de portos de embarcações pesadas em virtude da baixa profundidade dos mares. Ainda assim, portos foram construídos, contudo, devido à

antiguidade destes, possuem aproveitamento desgastado. Dada esta debilidade, a atenção para os portos de menor atividade é necessária para que o dinamismo entre os mesmos venha a aumentar, de modo que todos operem para atingir um objetivo de ganho máximo, ainda que dentro de suas especificidades (LIMA, 1999).

No tocante à falta de defesa na região, ao analisarmos a atual quantidade de navios e a localização da 1º Esquadra Naval brasileira (Figura 2), torna-se perceptível que elas não têm capacidade de mobilidade suficiente para defender toda a costa litorânea. A concentração das forças armadas navais na região Sudeste deixa a região Nordeste desprovida de defesa prontificada quando, na verdade, esta região, conhecida pela Agência Nacional de Águas como a Região Hidrográfica Atlântico Nordeste Ocidental, deveria dispor de uma força de defesa não apenas devido às vantagens do litoral nordestino citadas anteriormente, mas principalmente porque a região abriga também a foz do rio Amazonas, localizada entre os estados do Pará (PA) e Amapá (AP), que, por sua vez, dá acesso ao interior do país (BRASIL, 2015).

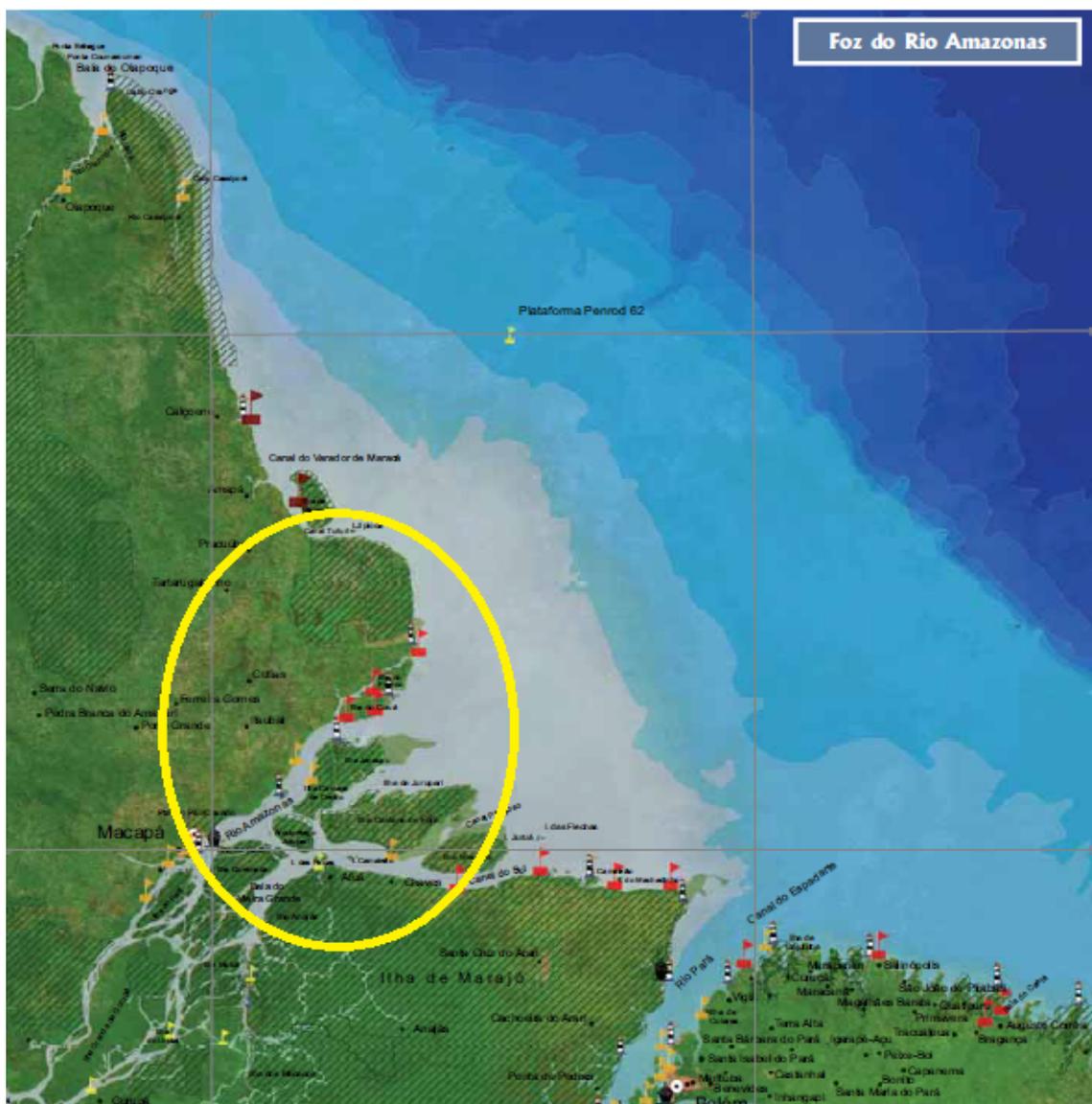
Quadro 2: Vantagens e desvantagens estratégicas do Nordeste no fomento do Poder Marítimo brasileiro.

VANTAGENS	Região de mais fácil acesso ao país pelo mar;	Abriga o ponto mais oriental das Américas;	Movimentação comercial portuária;	Arquipélago Fernando de Noronha.
DESVANTAGENS	Geografia dos mares;	Falta de planejamento e investimento em infraestrutura portuária;	Falta de defesa militar prontificada.	

Fonte: os autores.

A Estratégia Nacional de Defesa (END) (2012) aponta a existência de duas subáreas de posição estratégica voltadas ao Atlântico Sul: a faixa marítima que vai de Santos (SP) a Vitória (ES), onde se localizam os principais campos produtores de petróleo, e a foz do rio Amazonas. A criação de uma 2º Esquadra Naval e da 2º Força de Fuzileiros Navais é, portanto, um projeto que visa à maximização da proteção do território brasileiro em consonância com o previsto na END.

Figura 3: Foz do Rio Amazonas



Fonte: IBGE, (2011, p. 92). Destaque dos autores.

A presença da Marinha nesta localidade indica, não apenas maior segurança, mas todo um aparato com influência direta na economia da região Nordeste. Isso porque a construção de um complexo naval nesta localidade promove a inserção da população local em atividades de construção, além de aumentar a influência da corporação sobre área, de modo a ampliar o interesse da população mais jovem pelas atividades relacionadas à Marinha, aumentando assim o contingente militar e, por consequência, o coeficiente de projeção marítima brasileiro (MAHAN, 1890).

Considerações finais

O fim da Guerra Fria trouxe um novo significado para os países sul-americanos em relação ao espaço estratégico representado pelo Atlântico Sul, que até então tinha exploração

majoritária pelos Estados Unidos. A nova conjuntura possibilitou que países como Argentina, Brasil e Uruguai empreendessem maiores esforços para a proteção desse espaço, considerado um ponto de passagem e acessibilidade para os demais continentes, como também detentor de fontes de riquezas valiosas (AGUILAR, 2013). Assumindo o poder naval como elemento fundamental do poder marítimo brasileiro, um maior investimento nesse setor, elucidado neste estudo através da ampliação e presença da Esquadra Naval em outras regiões do país, nesse caso no Nordeste, permite que o Brasil desenvolva, ainda que a passos lentos, a capacidade de tornar-se uma potência marítima no Atlântico Sul (LUIS, 2015).

Apesar de ser responsável pela defesa da maior fronteira marítima da América do Sul com o oceano Atlântico, o Brasil ainda precisa aprimorar o seu comportamento estratégico para o mar (COSTA & GUEDES, 2019). Um dos passos para a realização desse objetivo seria identificar a importância do litoral nordestino. A devida distribuição e prontidão do poder naval é primordial para a promoção da defesa nacional, entretanto, ainda existem falhas relacionadas à projeção marítima brasileira.

A região Nordeste, que abriga a foz do rio Amazonas, que dá acesso ao interior do país, não dispõe de uma Esquadra Naval, tampouco de uma Força de Fuzileiros Navais para assegurar a defesa prontificada da subárea. Devido à distância, a 1ª Esquadra Naval e a 1ª Força de Fuzileiros Navais da Marinha, atualmente localizadas no Rio de Janeiro (RJ), não dispõem de mobilidade necessária em caso de ameaça externa na frente Nordeste do país. Desse modo, a região Nordeste apresenta certa vulnerabilidade em relação a ameaças externas, afinal, a falta de forças navais de defesa prontificada torna o espaço passivo a estas à medida que representa uma lacuna de poder naval na região.

A intenção de criação da 2ª Esquadra e da 2ª Força de Fuzileiros Navais, contudo, indica a ciência da debilidade no país em matéria de segurança, além de um esforço do Estado brasileiro na inserção da defesa da costa litorânea nordestina na agenda de segurança nacional. Esse planejamento e investimento em estruturas e tecnologias navais resultam, sob uma perspectiva realista das Relações Internacionais, em aumentos no *hard* e *soft power* do país, sendo este relacionado às capacidades de atração e persuasão e aquele às capacidades militares e econômicas (NYE, 2005).

De acordo com Nye (2005), as duas formas de poder são complementares, apesar de se manifestarem em níveis e contextos diferentes. O *hard power* brasileiro pode ser elevado a

partir do investimento em poder naval, isto é, capacidades bélicas com função de coerção, dissuasão e proteção, ainda que o contexto não apresente uma ameaça concreta, e em estruturas portuárias, capazes de aumentar os retornos econômicos e maior inserção nos mercados internacionais. Já o *soft power*, o poder atrativo, utiliza outras variáveis, a exemplo da cultura, valores, mitos, políticas e instituições para cooptar, ou seja, atrair outros atores a ceder às preferências e copiar os objetivos de outrem. Deste modo, o Brasil pode desenvolver o seu *soft power* a partir da promoção da mentalidade marítima populacional. Esta, por sua vez, favorece a conscientização da população em relação à necessidade de utilização dos mares para ganhos sociais, facilitando a implementação de políticas deste caráter por parte do governo, uma vez que a aceitação populacional é um dos determinantes mais significativos para o êxito das políticas públicas.

Outro instrumento de *soft power* é a construção de agendas, que, neste caso, é representada pelo esforço de inserção de maior defesa na costa litorânea na agenda de segurança nacional. O *soft power* pode ainda ser influenciado a partir da imitação de comportamentos por outros atores e proporcionar melhores posições de barganha. Assim, uma maior preocupação para com o mar territorial propicia a cópia de políticas para o mar por outros países que também possuem fronteira marítima, como Uruguai e Argentina, que compartilham espaços de fronteira com o mesmo mar que o Brasil. Enfim, a demonstração de poder, *hard* ou *soft*, garante aos seus detentores maior inserção internacional, principalmente no âmbito regional.

O potencial de projeção do Brasil sobre o mar a partir do Nordeste aqui discutido resulta tanto da expansão e redistribuição das forças navais ao longo da costa, quanto do planejamento e investimento nas infraestruturas dos portos nordestinos com menor participação nas movimentações comerciais que, segundo Barros e Barros (2013), necessitam de maior investimento em tecnologia, infraestrutura e gerenciamento a fim de se adequarem aos padrões internacionais de necessidades portuárias. Com as devidas políticas, seriam criadas condições para emprego da mão de obra das áreas litorâneas urbanizadas, ampliar-se-ia a segurança do território marítimo e terrestre brasileiro, assim como seriam criadas as condições necessárias para que os demais portos do Nordeste possam operar de forma mais participativa e intensiva. Logo, tal potencialidade diz respeito à realização das devidas políticas públicas que resultem na expansão do poder marítimo e naval brasileiro, ampliando

assim a capacidade de projeção de poder brasileiro sobre o mar através da presença e uso do mesmo.

O projeto de expansão das forças navais, entretanto, constitui um desafio de planejamento orçamentário contínuo para que seja possível “assegurar a construção de uma estrutura de defesa proporcional ao compromisso de exercer a soberania e proteger o patrimônio brasileiro no mar” (BRASIL, 2014, p. 32). Atualmente, o mesmo encontra-se estagnado, no entanto, ainda debatido, apesar de não constar na minuta do Livro Branco de Defesa Nacional de 2016. Um dos fatores responsáveis por este reordenamento foi a recessão econômica brasileira, no mesmo ano, que influenciou diretamente a falta de investimento naval, devido às políticas de cortes de verbas em diversas áreas, inclusive no investimento militar. Este cenário, portanto, contribui para a continuidade da vulnerabilidade do território brasileiro em relação a potenciais ameaças externas e, conseqüentemente, para a estagnação do potencial de projeção de poder marítimo do país sobre o Atlântico Sul, logo, o caso deve ser tratado como prioridade estratégica nacional.

Referências

AGUILAR, Sérgio Luiz Cruz. (2013) Atlântico Sul: As relações do Brasil com os países africanos no campo da segurança e defesa. **Austral: Revista de Estratégia e Relações Internacionais**, 2 (4): 49-71.

ALBUQUERQUE, Edu. (2011) **Um breve histórico da geopolítica**. Rio de Janeiro: CENEGRI - Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais.

BARROS, C. F. S.; BARROS, C. M. (2013) Suitability of Brazilian ports to international standards of port needs: a case study in the port of Salvador. **Journal of Transport Literature**, 7 (4): 23-49.

BIAZON, Tássia. (2019) **Educação, mentalidade e cultura marítima: compreendendo o maior território da Terra**, publicado em Instituto de Oceanografia da Universidade de São Paulo [<http://www.io.usp.br/index.php/oceanos/textos/gestao-costeira?id=977:educacao-mentalidade-e-cultura-maritima-compreendendo-o-maior-territorio-da-terra&catid=70:gestao-costeira>]. Disponibilidade: 02/06/2019.

BILAC, O. (1917) **A defesa nacional (discursos)**. Rio de Janeiro: Liga da Defesa Nacional.

BONFIM, Uracy Castro. (2005) **Geopolítica**. Rio de Janeiro: ECEME - Escola de Comando e Estado-Maior do Exército.

BRASIL, Marinha do (2014). Os projetos estratégicos da Marinha do Brasil. **Marinha em Revista**, 04 (10). Publicado em [https://www.mar.mil.br/hotsites/marinhaemrevista/junho_2014/index.html#p=1]. Disponibilidade: 01/08/2019.

BRASIL, Marinha do (2019a). **Amazônia azul**, publicado em [https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/index.html]. Disponibilidade: 09/06/2019.

BRASIL (2012a). Ministério da Defesa. **Livro branco de defesa nacional**. Brasília: Ministério da defesa. Publicado em [<https://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbndn.pdf>]. Disponibilidade: 09/06/2019.

BRASIL (2012b). Ministério da Defesa. **Política nacional de defesa - Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília: Ministério da Defesa. Publicado em [https://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf]. Disponibilidade: 08/06/2019.

BRASIL (2016). Ministério da Defesa. **Livro branco de defesa nacional (minuta)**. Brasília: Ministério da Defesa. Publicado em [https://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/livro_branco_de_defesa_nacional_minuta.pdf]. Disponibilidade: 09/06/2019.

BRASIL (2019b). Ministério da Defesa. **Papel da Defesa Nacional**. Publicado em [<https://www.defesa.gov.br/estado-e-defesa/papel-da-defesa-nacional>]. Disponibilidade: 19/02/2020.

BRASIL (2018). Ministério da Educação. **Ministro discute projeto de implantação de cabo submarino que levará internet a Noronha**. Publicado em [<http://portal.mec.gov.br/component/tags/tag/44211-fernando-de-noronha>]. Disponibilidade: 31/03/2020.

BRASIL (s.d.). Ministério da Infraestrutura. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Movimentação Portuária**. Publicado em [<https://webportos.labtrans.ufsc.br/Brasil/Movimentacao>]. Disponibilidade: 19/02/2020.

BRASIL (2015). Ministério do Meio Ambiente. Agência Nacional de Águas. Regiões hidrográficas brasileiras. **Conjuntura dos recursos hídricos no Brasil**. Edição especial. Brasília. Publicado em [<http://www.snirh.gov.br/portal/snirh/centrais-de-conteudos/conjuntura-dos-recursos-hidricos/regioeshidrograficas2014.pdf>]. Disponibilidade: 19/02/2020.

CEMBRA - Centro de excelência para o mar brasileiro (2012). **O Brasil e o mar no século XXI: relatório aos tomadores de decisão**. Rio de Janeiro. Publicado em [https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/cembra-2a_ed.pdf]. Disponibilidade: 29/05/2019.

CINEP - Companhia de Desenvolvimento do Paraíba (2020). **Localização**, publicado em [http://www.cinep.pb.gov.br/portal/?page_id=275]. Disponibilidade: 31/03/2020.

COSTA, Mariane Monteiro da; GUEDES, Yasmin de Oliveira. (2019) O uso do mar na defesa brasileira: os projetos da Marinha do Brasil e as relações internacionais. **Revista Hoplos**, 4 (3): 67-84.

FEMAR (2008). **Comércio marítimo**. Rio de Janeiro: FEMAR - Fundação de estudos do mar.

GUERRA, Wilson Barbosa. (2011) O Brasil e a segurança do atlântico sul. **Revista nação e defesa**, 128 (5.^a Série): 67-76.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2011). **Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE.

LEITE, C. R. (2011) O Atlântico Sul como um espaço econômico: recursos naturais e aproveitamento da Zona econômica Exclusiva. In ACIOLY, Luciana & MORAES, Rodrigo Fracalossi de. **Prospectiva, estratégias e cenários globais: visões de Atlântico Sul, África Lusófona, América do Sul e Amazônia**. Brasília: Ipea, 127-148.

LIMA, Eriksom Teixeira. (1999) **Diretrizes Estratégicas para os Portos do Nordeste**. Rio de Janeiro: Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES), 349-378.

LUIS, Camila Cristina Ribeiro. (2015) O Poder Naval na construção do Poder Marítimo Brasileiro. **Revista Brasileira de Estudos de Defesa**, 2 (1): 123-137.

MAHAN, Alfred Thayer. (1890) **Influence of sea power upon history**. Boston: Little, Brown and Company.

MELO FLORÊNCIO, A. R. de. **Amazônia azul: vulnerabilidade ou potencialidade?**. 2017. 97f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais) - Universidade Estadual da Paraíba, João Pessoa, 2017.

NYE, Joseph. (2005) The changing nature of power. In _____. **Soft power: the means to success in world politics**. New York: Public Affairs, 6-38.

NOTHEN, Maurício Reis. (2014) **A evolução do pensamento em estratégia marítima: paradigmas para a formulação e implementação de políticas marítimas**. Dissertação de Mestrado em Estudos Estratégicos Internacionais apresentada à Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Orientador: Prof. Dr. Érico Esteves Duarte).

PADULA, Raphael; FIORI, José Luís. (2016) Brasil: geopolítica e “abertura para o pacífico”. **Revista de Economia Política**, 36 (3): 536-556.

PECEQUILO, C. S. (2008) A Política Externa do Brasil no Século XXI: Os Eixos Combinados de Cooperação Horizontal e Vertical. **Revista Brasileira de Política Internacional**. 51 (2): 136-153.

SILVA, Daniel Rocha e. (2015) O papel do poder marítimo no crescimento da China: o conflito marítimo é inevitável?. **Anál. Social**, (217):708-732. Publicado em [http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0003-25732015000400002]. Disponibilidade: 30/02/2020.

SILVA, Pedro Henrique Monteiro; GOHR, Cláudia Fabiana; LEITE, Maria Silene Alexandre .(2018) Vantagens competitivas de um porto marítimo no nordeste: uma análise segundo a visão baseada em recursos. **Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios**, 11, Edição Especial 2.

TILL, Geoffrey. (2005) Poder marítimo: questões relevantes e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Escola de Guerra Naval.