

Título do capítulo	CAPÍTULO 8 – A FRONTEIRA ORIENTAL: A NOVA GEOPOLÍTICA SUL-AMERICANA SOB A PERSPECTIVA DO BRASIL
Autores	Armando J. G. Gutierrez
DOI	http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-067-7/capitulo8
Título do livro	FRONTEIRAS DO BRASIL: O LITORAL EM SUA DIMENSÃO FRONTEIRIÇA
Organizadores	Bolívar Pêgo (Coordenador) Líria Nagamine Caroline Krüger Rosa Moura
Volume	8
Série	-
Cidade	Brasília
Editora	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)
Ano	2023
Edição	-
ISBN	978-65-5635-067-7
DOI	http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-067-7

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea 2023

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

A FRONTEIRA ORIENTAL: A NOVA GEOPOLÍTICA SUL-AMERICANA SOB A PERSPECTIVA DO BRASIL

Armando J. G. Gutierrez¹

1 INTRODUÇÃO

A fronteira litorânea do Brasil caracteriza-se por ser um espaço geográfico, social, econômico e cultural que tem reproduzido, desde os tempos da conquista e colonização, a estrutura de um sistema-mundo centro-dependente. Em razão disso, a construção da chamada “fronteira oriental”² se configura como um projeto político-estratégico do Estado brasileiro que visa estender a soberania e os limites territoriais do Estado além das suas fronteiras terrestres, sob um plano de projeção geopolítico cujo ambiente físico encontra-se no mar, espaço geográfico normatizado internacionalmente em uma etapa muito tardia do século XX, o qual configura o chamado “direito do mar”.³

Nesse sentido, o debate nacional sobre a importância da fronteira litorânea do Brasil nos planos de desenvolvimento nacional começa por interiorizar no imaginário coletivo uma nova definição de fronteira,⁴ que se livra da sua concepção clássica aplicada aos espaços terrestres; um novo paradigma de fronteira, que reconhece o próprio termo de fronteira mais como uma categoria de análise (Nascimento, 2017) do que como um conceito associado à geografia convencional.

Sob esse enfoque teórico histórico-geográfico, se propõe a concepção da fronteira oriental brasileira como uma *terceira fronteira*, a partir da evolução sócio-histórica da expansão da fronteira brasileira, considerando os seus antecedentes mais relevantes: a conquista e a colonização portuguesas (definição da primeira fronteira), a Marcha ao Oeste e o avanço em direção à Amazônia (segunda fronteira); com a diferença de que a abordagem desse novo espaço precisa

1. Pesquisador mestre em integração contemporânea da América Latina pela Universidade Federal da Integração Latino-Americana (Unila). E-mail: <armandojpgarcia91@gmail.com>.

2. O conceito de fronteira oriental brasileira sob a concepção geopolítica tem suas origens na década de 1970, quando, embalados pelo crescimento econômico do país, os geopolíticos e os diplomatas brasileiros postularam uma política externa mais independente do centro hegemônico, de modo que projetaram uma política de potência hemisférica, na qual o Atlântico sul passou a representar a “fronteira oriental” de expansão do Brasil (Penha, 2012, p. 115-116).

3. Compendiado na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982), Montego Bay, Jamaica.

4. Entretanto, apesar de 80% da população brasileira viver perto do litoral, a importância do oceano não está enraizada no Brasil. Especialmente durante o século XX, a preocupação foi assegurar a ocupação de todo o território com suas dimensões continentais; de estimular a povoação e as atividades econômicas para o oeste; e de cuidar das fronteiras terrestres (Wiesebron, 2013, p. 108).

da desconstrução dos estudos clássicos de fronteira e delimitação fronteiriça para apresentar a concepção do mar como *espaço social* inserido na geopolítica do sistema internacional contemporâneo.

2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

2.1 A primeira fronteira: a herança bandeirante e o avanço nas fronteiras terrestres

Os conceitos de fronteira e território estão intimamente relacionados, pois o território é também uma categoria de análise que possibilita estudar como as fronteiras do Brasil foram se conformando. Nesse sentido, Moraes (2000, p. 44-45) estabelece que

o território envolve a relação de uma sociedade específica com um espaço localizado, num intercâmbio contínuo que humaniza essa localidade, materializando as formas de sociabilidade reinante numa paisagem e numa estrutura territorial (...). A constituição de um território é, assim, um processo cumulativo, a cada momento um resultado e uma possibilidade – um contínuo em movimento (...). Sua escolha recai no atributo de ser o uso social o seu elemento definidor.

Segundo Soares (1972), a maior expansão das fronteiras brasileiras ocorreu de forma diferente da lógica experimentada em outros países, pois aconteceu no período colonial, e não no período posterior à sua independência. Portanto, os projetos de construção de uma identidade territorial não conseguiram definição no período colonial, o qual esteve demarcado por um povoamento territorial desorganizado e liderado pelas bandeiras (com pouco ou nenhum apoio da Coroa portuguesa).

Esse fato é chave para compreender a ausência de uma consciência social das fronteiras no Brasil, pois, na era colonial, os territórios dominados pelas Coroas portuguesa e espanhola não constituíam núcleos políticos independentes do centro, haja vista que os interesses europeus definiram a posição periférica da América nas relações de poder global.

A talassocracia do império português na América refletiu a lógica do domínio do mar e o estabelecimento de cidades portuárias ao longo da costa atlântica brasileira. Apesar disso, a falta de riquezas naturais na costa fez com que os filhos de portugueses, descendentes da nobreza portuguesa em terras brasileiras, vissem a necessidade de se aventurar no interior do território na procura de escravos indígenas e ouro para sustentar economicamente a sua vida. Nesse sentido, os rios foram um dos principais fatores físicos que auxiliaram os grupos colonizadores a entrar e dominar diversos territórios que estavam localizados além do Tratado de Tordesilhas. Os rios eram a principal via pela qual os portugueses adentravam no continente, e essa característica de ocupação dos colonizadores portugueses –

de utilizar os canais de drenagem como forma de locomoção – influenciou na organização territorial do Brasil, pois muitos vilarejos foram sendo construídos nas margens desses rios (Oliveira, 2015, p. 14)

Nesse cenário, se deu relevância à conquista de terras no interior (em direção a um *heartland*), a partir da utilização do sistema fluvial, uma vez que a cidade-porto se alinhou somente no sentido de escoar as riquezas extraídas do *heartland* em direção à metrópole. Além disso, se desconhecia a importância dos recursos naturais do mar, posto que, à época, não havia a tecnologia necessária para extraí-los, nem se tinha estabelecido um regime formal de limites do mar territorial, além da prática dos impérios de definir a extensão de seu mar territorial a partir da distância percorrida pela bala dos canhões de guerra.

Por seu turno, a partir do bandeirantismo e do entradismo (Ellis Júnior, 1950), se fundou a concepção de fronteira como espaço de ocupação em benefício da segurança e provisão de riquezas naturais (visão securitária da fronteira brasileira), e não como um espaço de desenvolvimento econômico e social.

3 A SEGUNDA FRONTEIRA: A MARCHA EM DIREÇÃO À AMAZÔNIA E AO OESTE

A Era Vargas e o Estado Novo, na primeira metade do século XX, caracterizaram-se pela implantação da ideia de construção de uma identidade nacional a partir da homogeneidade do espaço territorial, seu povoamento e aproveitamento econômico em direção ao chamado progresso, característico da modernidade ocidental.

Segundo palavras de Cunha (2020, p. 3),

dessa maneira, se fazia urgente que as tensões que explodiam nos sertões nordestinos fossem solucionadas, incentivando a migração para áreas de pouca concentração populacional, também chamadas de “espaços vazios”. Para essas populações de migrantes seriam oferecidas novas chances de sobrevivência, ao passo que contribuiriam para o desenvolvimento econômico da nação ao praticarem atividades econômicas nas novas áreas a serem exploradas, como seria o caso do Centro-Oeste e da região amazônica. Mas para que isso se desse de fato, seria indispensável o povoamento desses espaços.

A floresta amazônica teve grande importância durante a Segunda Guerra Mundial para as nações aliadas, pois o império japonês tinha tomado o controle de territórios do Sudeste Asiático, anteriormente sob o domínio dos ingleses, territórios que eram ricos em borracha, matéria-prima para a indústria militar. Por causa dessa situação, o governo de Getúlio Vargas incentivou o deslocamento de mão de obra sertaneja ao Norte do país para a exploração da borracha, considerando que o país entrou no conflito mundial em 1942, com a declaratória de guerra aos países do eixo nazifascista.

O varguismo instituiu, a partir da exploração dos recursos naturais da Amazônia, uma política nacional de ocupação, povoamento e desenvolvimento das regiões do país fundamentada no aproveitamento socioeconômico dos seus recursos. No mesmo momento em que se promoveu o povoamento do vale amazônico, em 1940, Getúlio Vargas lançou a chamada *Marcha para o Oeste*, como diretriz de integração territorial no Estado Novo, que culminou na criação dos territórios federais de Amapá, Roraima (nesse momento Rio Branco), Guaporé (Rondônia), Iguazu (atual oeste do Paraná), Ponta Porá e Goiânia (Cunha, 2020).

Posteriormente, no governo de Dutra, se aprovou o chamado plano Salte (saúde, alimentação, transportes e educação), o qual foi abandonado em 1951, mas deixou um precedente em relação à necessidade de programar grandes investimentos públicos no desenvolvimento nacional. Salienta-se que nesse plano o melhoramento dos portos do país figurava como prioridade, apesar de a tendência se projetar sobre o fortalecimento da infraestrutura de transportes rodoviários, produto de alto investimento nacional e externo na indústria automobilística. (Nascimento, 2017)

Como seguinte passo na política de Estado em direção ao povoamento dos chamados “espaços vazios”, o presidente Juscelino Kubitschek inaugurou, em 1960, a cidade de Brasília, nova capital do país; desenvolveu, ainda, a rede rodoviária que interconectou o norte, o sudeste e o sul do país com o interior do território, de modo a investir grandes quantidades de recursos do Estado e do orçamento em transportes (Nascimento, 2017).

4 CONSTRUINDO A TERCEIRA FRONTEIRA: A MARCHA AO MAR, UMA NOVA CONCEPÇÃO POLÍTICO-ESPACIAL

4.1 Identificando o problema

Seguindo a análise cronológica estabelecida na seção anterior, a importância progressiva do mar como espaço econômico para o intercâmbio de trocas e bens com o sistema internacional tem o seu reflexo na evolução das dinâmicas de expansão das fronteiras terrestres do país ao longo da história. Nesse sentido, identificamos a existência de uma correlação geo-histórica entre a primeira e a segunda fronteira com o mar, o que evidencia a emergência histórica que sempre teve o espaço marítimo na história desenvolvimentista do país: uma emergência que não foi identificada e priorizada como política de Estado, senão depois da Segunda Guerra Mundial e do nascimento do multilateralismo onusiano.

Mallas (2009, p. 13) identificou a existência de três eras portuárias no Brasil, que definem a crescente importância socioeconômica do espaço marítimo.

A evolução do sistema portuário brasileiro e sua geografia estão associados a evolução do espaço econômico a nível nacional e mundial. É possível destacar três eras de evolução. A primeira ocorre no Brasil Colônia cuja exportação de bens primários e

exportação de manufaturados esteve a serviço dos diversos ciclos econômicos do país. A segunda relaciona-se com a inserção do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho (DIT), ao final do século XX, na qual apesar da exportação de bens primários (café) e a importação de manufaturados se manterem, ocorrem mudanças na hierarquia portuária: os portos do Sudeste (Rio de Janeiro e Santos) ocupam o topo enquanto os portos como Recife, Salvador, Manaus ou Belém, entram em declínio. Finalmente a terceira era da inserção do Brasil na economia global, cuja emergência de novos centros de escoamento na Amazônia num contexto de dinamismo das exportações de produtos primários se destaca, porém a geração de riqueza ainda se localiza no Sul e Sudeste do país, onde é inegável a afirmação da primazia do porto de Santos.

Se comparadas essas três eras portuárias com a evolução das fronteiras terrestres brasileiras, identificamos essa correlação essencial. Na era da *primeira fronteira*, no Brasil colonial, a importância do açúcar para a economia extrativista da Coroa portuguesa refletiu na importância e no crescimento dos portos nordestinos, como o de Salvador (Bahia) e o de Recife (Pernambuco), centros litorâneos que conectavam o território com a metrópole. Posteriormente, a mudança do eixo econômico para o sudeste do país teria motivado as descobertas das minas pelos bandeirantes paulistas, o que gerou o crescimento da atividade de drenagem desses recursos pelos portos do sudeste do país, principalmente. Essa tendência se afirmou no tempo, com o incremento progressivo de polos de desenvolvimento industrial nessa região, o que influenciou decididamente o declínio do Nordeste como centro econômico.

Justamente com o declínio nordestino, o sertão foi associado a um espaço de fortes contradições sociais, de pobreza e de desigualdades, de modo que a reprodução do padrão histórico de exploração territorial se refletisse, mais uma vez, na era da *segunda fronteira* (avanço à Amazônia e a Marcha ao Oeste). Nesse momento, houve o encorajamento das populações sertanejas para povoar essas regiões, sob a necessidade de exploração de novos recursos naturais demandados pelo sistema internacional, como a borracha, o que deu origem a novos portos estratégicos para o escoamento desses recursos (Manaus e Belém do Pará).

Finalmente, com a entrada do Brasil na era da globalização econômica (terceira era portuária), a emergência do mar e da definição de uma *terceira fronteira* se converte na prioridade do Estado ante o incremento das trocas por meio do comércio marítimo, que acumula atualmente 80% do volume do comércio mundial (UNCTAD, 2021).⁵

Foram precisamente essas mudanças na dinâmica socioeconômica entre o porto e o território (*heartland*) que evidenciaram a falta de coordenação histórica de um projeto de desenvolvimento nacional que contemplasse a relação porto-território continental e, ainda, porto-cidade, a fim de gerar um espaço territorial

5. Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD). Disponível em: <<http://bit.ly/3RrjYD6>>. Acesso em: 20 jul. 2021.

verdadeiramente integrado e nucleado que garantisse que grande parte dos ganhos da atividade econômica ficasse sob o domínio do país, sem aprofundar a tradicional divisão internacional do trabalho (DIT) no sistema-mundo capitalista.⁶

4.2 O nascimento de uma política de Estado para o mar

Após a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial, as Forças Armadas do país reconheceram a importância de garantir a segurança estratégica brasileira no cenário internacional e perante a intensificação do conflito Leste-Oeste. Em razão disso, os planos de desenvolvimento nacional, a partir do governo do presidente Dutra e o segundo governo de Vargas, estimularam a modernização de setores tais como o de transporte e o de energia. O mencionado plano Salte, na área dos transportes, estabelecia o melhoramento da infraestrutura ferroviária e rodoviária já existente, incluindo o reaparelhamento dos portos e da frota marítima bem como a melhoria das condições de navegabilidade dos rios.

Por seu turno, o nascimento do Movimento dos Países não Alinhados, a partir da Conferência de Bandung, em 1955, marcou o início da aproximação entre Brasil e seus vizinhos do Sul Global, em especial com as novas repúblicas africanas, que surgiram após o triunfo dos movimentos descolonizadores. Nessa direção, a Comissão de Limites, do governo brasileiro, iniciou, de acordo com uma política de definição das fronteiras marítimas, os estudos exploratórios para definir a área da plataforma continental, ao longo de uma costa litorânea de 7,5 mil quilômetros com o oceano Atlântico.

Segundo o apontado por Wiesebron (2013, p. 111), os estudos oceanográficos no Brasil começaram em 1934, mas foram retomados apenas em 1946, após a Segunda Guerra Mundial, e se multiplicaram sobretudo no final do século XX e início do século XXI.

A partir do Decreto-lei nº 1.098, de 25 de março de 1970, durante o governo de Emílio Garrastazu Médici, o mar territorial brasileiro foi ampliado para 200 mi, de modo a estabelecer um regime de liberdade de navegação entre a faixa de 12 e 200 mi de distância da costa, o mesmo que o regime de navegação para navios estrangeiros nas 200 mi, chamado de “direito de passagem inocente”. Esse ato de soberania teve repercussões diplomáticas por meio de notas de protesto emitidas por governos de países industrializados, especificamente Bélgica, Estados Unidos da América, Finlândia, França, Grécia, Japão, Noruega, Reino Unido, República Federal da Alemanha, Suécia e União Soviética, os quais possuíam grandes frotas de navios pesqueiros em todos os oceanos.

6. A teoria do sistema-mundo de Wallerstein (2005) divide as relações de poder global entre países do centro (potências globais) e países da periferia e semiperiferia, de acordo com a estrutura que impõe a divisão internacional do trabalho (DIT).

Apesar de o Estado brasileiro implantar todos esses atos jurisdicionais e políticas desenvolvimentistas na infraestrutura de portos e interconexão do interior (*heartland*), como o litoral, não existia uma concepção de fronteira marítima como espaço social inserido nos planos de desenvolvimento econômico. A fronteira oriental, como foi definida pelo general Golbery do Couto e Silva (*apud* Penha, 2012),⁷ era uma extensão da soberania brasileira em direção ao mar para projetar a sua influência no Atlântico sul.

Essa concepção do mar brasileiro, em termos de segurança e projeção de poder, exclui o seu valor fundamental como espaço identitário e cultural da sociedade brasileira, pois é visto como o lugar de defesa do espaço, mas não como espaço de desenvolvimento social, econômico e político como um todo. Nesse sentido, a construção da *fronteira oriental* como *terceira fronteira* visa analisar e comparar os projetos de desenvolvimento do interior do país com a ideia de interconectar o território continental e marítimo como um só espaço social. Nesse novo espaço, as faixas de fronteira terrestre, os demais municípios do interior, a faixa de fronteira litorânea e o mar territorial conformariam uma unidade-alvo de políticas públicas em benefício do desenvolvimento da população e do aproveitamento das vantagens comparativas de cada faixa territorial, por um lado, e do nucleamento espacial, do outro.

4.3 As zonas portuárias brasileiras e a conexão intraterritorial: definindo o nucleamento para um projeto político-estratégico

A política portuária no Brasil começou como um processo tardio, em finais do século XX, considerando a pouca importância relativa do mar nos planos de desenvolvimento nacional e se comparada com uma política de fortalecimento territorial a partir da ampliação da rede rodoviária do país, em decorrência do povoamento das regiões do Norte e Centro-Oeste.

A globalização econômica mundial bem como o crescimento da atividade portuária e marítima internacional em finais do século XX representaram novos desafios à infraestrutura portuária e às operações de logística comercial, em especial os portos latino-americanos, cujas economias cada vez mais se afirmavam como primário-exportadoras, com altos níveis de escoamento da produção ao exterior, em especial logo que a China começou a se posicionar como sócio estratégico comercial com a região, em inícios do século XXI.

Nesse cenário, o Brasil concorria com muitas desvantagens operativas, pois a modernização dos portos do país tinha começado de forma tardia. A fragmentação da política portuária brasileira foi a principal característica desse setor, e visava

7. Silva, G. do C. *Geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro: Bibliex/José Olympio, 1967. p. 137.

à necessidade de garantir uma administração da União sobre os portos, mas de modo a respeitar a devida descentralização por regiões, em virtude da existência de assimetrias na competitividade da infraestrutura portuária nacional, devido aos diferentes níveis de atividades comerciais e de trocas que evidenciam os portos do Brasil, segundo salientado na seção anterior.

Segundo palavras de Monié e Vidal (2006, p. 983),

a reforma portuária brasileira combinada com o aumento dos investimentos no sistema portuário ilustra essa tendência: novas formas de regulação, descentralização e modernização das infraestruturas e dos equipamentos, aparentemente, contribuíram para o aumento da eficiência das operações portuárias e para a diminuição do custo dos serviços que era, até então, um dos mais elevados do mundo. Até 1990, o sistema foi orientado e controlado pela Portobrás (...). Com a extinção da Portobrás, deflagrou-se uma crise no setor, cujas negociações e articulações políticas redundaram na promulgação da Lei nº 8.630/1993, que preconizou a modernização do setor. Para a sua formulação, aparentemente não foram consideradas as diferenças regionais e especificidades de cada porto, também não se observando a definição de uma política de orientação geral para os portos. Na verdade, essa lei neutralizou todas as anteriores, confirmando-se a definição de um órgão regulador do sistema apenas no início da década seguinte (2002), a Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Por isso, a reforma portuária brasileira implantada a partir de 1993, com a promulgação da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro, chamada Lei de Modernização Portuária, priorizou o estabelecimento de uma política portuária nacional que administrasse, por médio da União, o regime portuário, de modo a respeitar, ao mesmo tempo, a descentralização política e a administrativa do governo federal. Em razão disso, podemos identificar a descentralização portuária sob direção estratégica da União como avanço importante perante a conformação de um nucleamento territorial (espalhamento de polos) para o desenvolvimento das regiões costeiras e de toda a faixa de fronteira litorânea brasileira. Padula (2011), em referência à geopolítica de Friederich Ratzel, manifestou que o Estado tem a necessidade permanente de estabelecer a coesão social e a unidade político-territorial, a qual tende a ser fragmentária, por meio da ocupação, do desenvolvimento e da integração do espaço nacional, a fim de aproveitar todos os seus recursos disponíveis, mesmo com a integração de todas as suas regiões. Por isso, Ratzel (1987) apresentou a ideia de nucleamento do território, na qual a infraestrutura e as circulações têm papel fundamental, especialmente em processos de integração nacional que se contrapõem à fragmentação devido à atuação de forças centrífugas tanto no cenário nacional quanto no internacional.

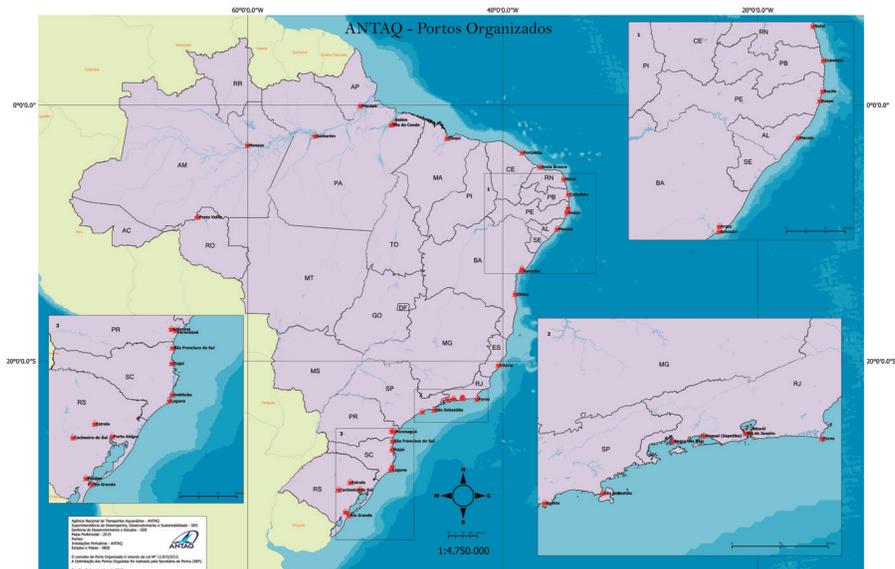
Nesse sentido, segundo Monié e Vidal (2006), a atual Lei do Porto, criada em 1993, permite a identificação de três modelos de porto no Brasil para a execução de políticas públicas no setor: o porto tradicional, o porto *hub* e o chamado *novo porto*, ou cidade portuária. O porto tradicional, da era industrial (em que encontramos portos como os do Rio de Janeiro e de Santos), requer modernização devido ao seu impacto negativo sobre o meio ambiente, à presença de monopólios logísticos e equipamento portuário desatualizado. Esse tipo de porto, “muito comum no Mercosul e no Brasil, segue as orientações básicas da reforma portuária e não questiona a natureza do porto. O que ela questiona é sua qualidade como instrumento de transporte, medida a partir de variáveis de desempenho operacional” (Monié e Vidal, 2006, p. 984-985).

Outra alternativa de porto são os chamados *megaportos*, ou *portos do tipo hubs*, voltados para a concentração e a redistribuição dos fluxos do comércio internacional para *hinterlândias* terrestres, portos que são de alto grau de interesse para a construção de um espaço social que conecte o porto, a cidade e a faixa de fronteira litorânea com o interior do país, mas que não são suficientemente funcionais para que a distribuição de ganhos econômicos seja equitativa entre as empresas multinacionais que operam nesses espaços e os operadores locais de transporte. Esses portos, por sua vez, estão inseridos em uma rede global de serviços que pouco beneficia o lugar onde se localizam.

A terceira tendência de portos, chamados de *idades portuárias*, garante uma integração real do espaço marítimo e terrestre que beneficia econômica e socialmente as populações que habitam esses espaços, uma vez que permite que o porto se transforme em fonte de desenvolvimento local ou regional, por meio da agregação de valor na cadeia de transporte de bens e mercadorias, o que favorece a geração de empregos, a implantação de novas tecnologias e os investimentos de capital financeiro e social provenientes do lugar onde esses portos se inserem (Monié e Vidal, 2006).

MAPA 1

A rede de portos no Brasil (2021)



Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Disponível em: <<http://bit.ly/3Y28kRG>>. Acesso em: 20 set. 2021.

4.4 O projeto político estratégico na terceira fronteira: o Brasil e o Atlântico sul

A configuração das fronteiras do Brasil tem respondido historicamente à importância do meio natural (Santos, 2003) para o desenvolvimento do capitalismo, e os oceanos Atlântico e Pacífico têm sido um meio fundamental pelo qual a condição costeira e portuária dos principais centros populacionais da América do Sul tem se configurado, tanto na sua vertente atlântica quanto na sua vertente pacífica (Gutiérrez, 2020, p. 81-82). No caso do Brasil, a importância do oceano Atlântico foca-se nas diferentes atividades econômicas e estratégicas que oferece a Amazônia Azul para o desenvolvimento e a integração nacional, tais como a extração e a produção de petróleo (camada do pré-sal), a pesca, a navegação e a exploração de recursos minerais e nódulos polimetálicos (Penha, 2009).

Em 2019, perto de completar 32 anos do início dos trabalhos de delimitação da Plataforma Continental Brasileira (PCB), o país definiu o limite exterior da plataforma continental estendida, externa, jurídica ou legal, regime referendado pela Comissão de Limites, na região sul da margem continental sul-brasileira (Souza, 2019).

A definição dessa área, com a possibilidade de explorar os seus recursos naturais, confere ao Estado brasileiro a capacidade de usufruir os ganhos econômicos da exploração dos recursos do solo e subsolo marinhos. Entre esses recursos, o

petróleo é um recurso-chave, pois a sua extração no Brasil está majoritariamente concentrada em *offshore*, o que outorga um caráter estratégico à defesa e ao exercício da soberania sobre o território marítimo.

As bacias exploratórias no mar, que correspondem a cerca de 87% do petróleo produzido no Brasil, são onze: Foz do Amazonas, Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará e Potiguar, Sergipe-Alagoas, Camamu e Almada, Jequitinhonha, Espírito Santo, Campos, Santos e Pelotas. Juntas somam uma área de 169.283,28 km², enquanto os 126 blocos exploratórios em terra somam uma área bem menor, de cerca de 21.543,40 km² (Vidigal, 1993 *apud* Penha, 2009, p. 8).⁸

Essa vantagem comparativa do território marítimo brasileiro no Atlântico sul permite definir uma geopolítica dos recursos naturais nessa região do mundo, onde potências extracontinentais como a Grã-Bretanha têm possessões de ultramar com o objetivo de fazer presença nesse oceano. A pesca é outra atividade econômica favorecida pela ampliação da plataforma continental e que contribui para o desenvolvimento econômico das zonas portuárias e suas cadeias de produção local, com a geração de postos de emprego no setor.

A necessidade de fortalecer a marinha mercante brasileira, por seu turno, é outro desafio que impõe a globalização econômica no mar, pois o transporte de mercadorias nos níveis nacional (cabotagem) e internacional tem sido histórica e majoritariamente controlado por barcos de bandeira estrangeira. Segundo Penha (2009, p. 12),

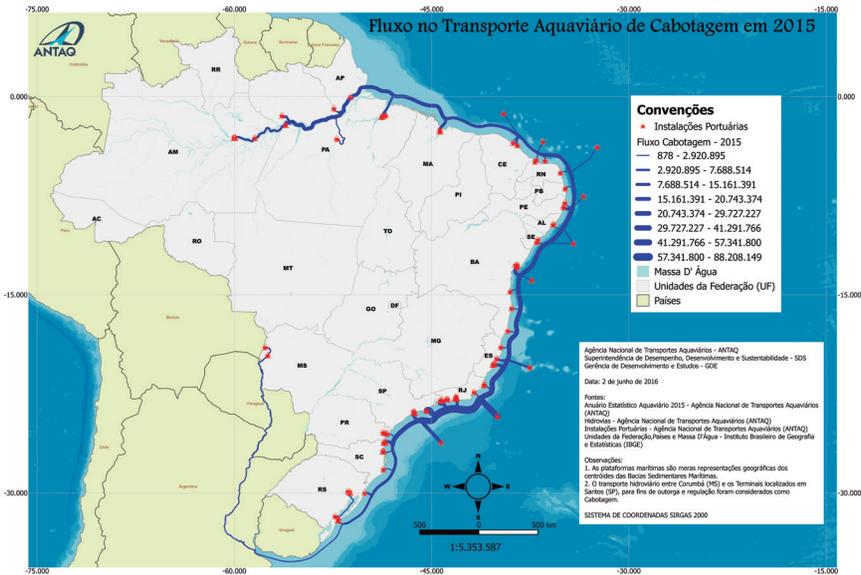
tal situação se prolongou até 1990, quando um processo de desregulamentação da marinha mercante foi intensificado, resultando na decadência da indústria de construção naval e a redução da participação da bandeira brasileira nos tráfegos internacionais. A descoberta de novos campos de petróleo e o interesse do atual governo brasileiro em estabelecer uma política própria para o setor, contudo, tende a modificar esse quadro, com um aumento significativo da produção de navios e plataformas de produção de petróleo nos estaleiros do país, sobretudo no Rio de Janeiro, o principal centro da indústria naval brasileira.

Nesse sentido, uma forte marinha mercante nacional se constrói com portos modernos, com a infraestrutura adequada para a circulação de navios de distinto calado e com a existência de estaleiros com capacidade de construir embarcações para o transporte de tipos e volumes variados de mercadoria (desde pequenos barcos até aqueles adequados para o seu funcionamento dentro das linhas de comércio marítimo). Ainda nesse contexto, a soberania nacional no transporte marítimo se converte em assunto de segurança estratégica em momentos de crise ou de conflitos, pois nesses momentos que o mar e o grande cenário das potências evidenciam suas

8. Vidigal, A. A. F. *O Atlântico sul: uma análise pós-Guerra Fria*. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 1993.

capacidades de controle territorial e de manutenção de cadeias de abastecimento de recursos de origem nacional ou de outras partes do mundo.

MAPA 2
Rotas de cabotagem nos portos do Brasil (2015)



Fonte: Antaq 2015. Disponível em: <<https://bit.ly/3WZpNsw>>. Acesso em: 9 set. 2021.

No tocante à presença de nódulos polimetálicos, a existência desses recursos se encontra, no geral, fora das zonas econômicas exclusivas (ZEE) dos países, o que é um fator desafiador para o Estado brasileiro no sentido de desenvolver a tecnologia que permita extraí-los no alto-mar. Por isso, a cooperação técnica com países do Atlântico sul para desenvolver estratégias conjuntas de extração e aproveitamento dos minerais oceânicos em águas internacionais é uma estratégia que pode ser apresentada em fóruns multilaterais, como a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas), ou por meio de regimes de cooperação bilateral com os países da África ocidental com litoral no Atlântico.

4.5 Uma geopolítica sul-americana sob a perspectiva do Brasil no Atlântico sul

A geopolítica determina uma visão do mundo fundamentada na espacialização dos interesses das nações que fazem parte do sistema internacional; portanto, no caso da América Latina, a tradicional liderança que o Brasil teve na condução dos processos de integração regional deve ser retomada em favor de uma visão político-estratégica

no Atlântico sul. Nesse contexto, as relações Sul-Sul com o continente africano são fundamentais na hora de definir um primeiro anel de segurança estratégico, por meio de mecanismos de cooperação que garantam a transversalidade de uma grande zona de paz afro-latino-americana, atenuando as vulnerabilidades e as ameaças externas vindas de vetores transterritoriais originados no cerne do sistema-mundo, reprodutor de assimetrias e desequilíbrios multidimensionais que ameaçam o desenvolvimento e a autonomia das regiões da periferia e semiperiferia (Gutiérrez, 2020).

As vantagens geográficas do posicionamento do Brasil no Atlântico sul reafirmam essa posição, haja vista que, de acordo com Penha (2012, p. 118),

o Brasil possui a maior costa marítima no Atlântico (cerca de 7.000 km) voltada tanto para o Norte quanto para o Sul desse oceano; dispõe de portos de bom calado bem distribuídos ao longo de seu litoral; e tem a posse das ilhas de Fernando de Noronha e Trindade, que funcionam como trampolins para operações nos segmentos central e meridional do Atlântico e dão segurança para o tráfego de cabotagem e das linhas de comunicação marítima por onde circulam 90% do comércio exterior brasileiro. O Brasil ocupa ainda posição-chave na parte mais estreita do Atlântico Sul, a 3.000 km do continente africano – os chamados desfiladeiros atlânticos, que o presidente dos EUA Franklin Roosevelt denominou de “ponte estratégica Natal/Dacar” (...).

A implementação de uma ação geopolítica desse nível só pode ser materializada por meio do uso real da projeção marítima brasileira, mediante sua plataforma continental estendida, conferindo uma posição de barganha excepcional na concreção de projetos de cooperação técnica com a África ocidental. Nessa direção, Penha (2009, p. 14) salienta que o Brasil tem procurado arrolar o levantamento da plataforma continental de países africanos como Namíbia, Angola e Moçambique, munido do conhecimento científico-técnico posto em prática no levantamento da sua plataforma continental, pelo fato de esses países ficarem defasados em seu desenvolvimento científico e tecnológico na implementação de estudos exploratórios no mar, uma vez que essa cooperação “se justifica para a Marinha do Brasil tendo em vista a projeção do litoral do Brasil em direção à África, cuja instabilidade política a submete aos interesses das grandes potências, acarretando consequências evidentes sobre a segurança e defesa da Amazônia Azul” (*idem, ibidem*).

Embora o Ministério das Relações Exteriores (MRE) já houvesse definido, em meados da década de 1970, uma política exterior para a África, após o triunfo dos movimentos descolonizadores e o apoio à independência das colônias portuguesas, a chamada política africana do MRE teve a intenção, segundo Saraiva (1996, p. 135), de garantir o apoio dos países africanos da costa atlântica à posição brasileira em fóruns multilaterais, salientando que o centro do enfoque estratégico do Brasil para a África visava ressaltar a relevância do Atlântico sul como área vital para a segurança econômica na região.

A diferença desse momento para o cenário atual é que justamente com a definição de uma plataforma continental brasileira em direção à África, a posse de novas tecnologias para exploração de recursos marinhos (incluindo os estudos oceanográficos) e a existência de uma Marinha com a capacidade de exercer soberania no mar são fatores que fortalecem a liderança do país nos esquemas de cooperação Sul-Sul, e mais especificamente no Atlântico sul. Nesse sentido, a partir da criação da Zopacas, em 1986, a diplomacia brasileira alcançou a sua maior conquista perante a África, por meio da transformação do Atlântico sul como zona de paz e cooperação, substituindo a doutrina militar e geopolítica sobre o território imposta pelos Estados Unidos e a Otan durante toda a Guerra Fria.

Para o Brasil, a Zopacas representou, acima de tudo, a materialização da herança atlântico-africana e, portanto, uma etapa importante da consolidação da “fronteira oriental” no Atlântico sul. As dificuldades de projeção do poder naval dos países ribeirinhos, como bem demonstrou a Argentina por ocasião da Guerra das Malvinas, alargaram a visualização do Atlântico sul como bacia de cooperação, transformando a Zopacas no principal eixo de referência político-diplomático de todos os países-membro (Penha, 2012, p. 122).

Continuando o expressado por Penha,

sob esse ponto de vista, a Zopacas seria, após a “Amazônia Azul”, outra etapa da “fronteira oriental” brasileira cujo movimento pode resultar na sua transformação em uma bacia econômica, integrando os 24 países membros numa grande comunidade regional com cerca de 600 milhões de habitantes, PIB de três trilhões de dólares, e repleta de imensas riquezas minerais e recursos energéticos e alimentares.

(...)

Posto tudo isso, conclui-se que houve uma continuidade histórica da expansão da fronteira oriental brasileira no âmbito do Atlântico Sul. Sob certo ponto de vista, pode-se dizer que o conceito de “fronteira oriental” é mais do que uma diretriz da geopolítica brasileira, é um ideograma, no sentido que é um dado permanente na condução da nossa política exterior, embora se tenha pouca consciência sobre isso. Não devemos esquecer que o Estado brasileiro nasceu orientado geopoliticamente para a África, já que a ideia de Império incorporou a dimensão marítima e africana na nossa formação política e social (Penha, 2012, p. 133).

Os regimes de cooperação sul-sul, e no específico a governabilidade estratégica do Atlântico sul, representam para o Brasil uma grande oportunidade para criar um espaço compartilhado de gestão dos recursos naturais do Atlântico sul, e garantir a expansão da sua fronteira oriental num sentido estratégico. Por isso, a Zopacas e o Fórum do Ibas (Índia, Brasil e África do Sul) são espaços geopolíticos para a consolidação de uma estratégia geopolítica regional sul-americana perante o Atlântico sul sob a perspectiva do Brasil, considerando que o país tem se posicionado historicamente como líder do processo de integração na América do Sul.

Além da perspectiva geopolítica no Atlântico sul, se considerarmos os enfoques teóricos de Mackinder (1904) e Mahan (1890), o território sul-americano caracteriza-se pela sua bioceanidade, um fator altamente benéfico para a implantação de um projeto político-estratégico da região, que, na perspectiva do Brasil, como país líder do processo de integração econômica sub-regional (no Mercosul) e regional (na União de Nações Sul-Americanas – Unasul, atualmente Fórum para o Progresso da América do Sul – Prosul),⁹ se torna fundamental para compreender processos de cooperação intercontinental com a Ásia e a África.

Nesse sentido, Travassos, 1938¹⁰ (*apud* Arruda e Waldmann Júnior, 2015, p. 8) identifica, em primeira instância, os antagonismos geográficos que definem o sub-contidente sul-americano como características fundamentais para delimitar uma visão geopolítica da região. Esses antagonismos se referem à oposição entre os dois oceanos que banham a massa continental (o Atlântico e o Pacífico) e a oposição entre as grandes bacias hidrográficas, a do rio Amazonas e a do rio da Prata.

No que se refere ao primeiro aspecto geográfico, referente à condição de bioceanidade sul-americana e, em maior escala, latino-americana, é possível definir, segundo a perspectiva de Mahan (1890), em vez de um antagonismo, uma vantagem estratégica que confere à região a condição de ilha-continente, protegida de conflitos e guerras, tanto do outro lado do Atlântico quanto do outro lado do Pacífico. Ainda, a presença das grandes bacias hidrográficas que banham o espaço terrestre sul-americano poderia ser vista, a partir da abordagem mackinderiana (Mackinder, 1904), como mais uma vantagem em termos de continentalismo regional. Desse modo, as vantagens naturais derivadas da existência desses acidentes geográficos permitiriam uma interconexão do território desde o litoral até o interior de um *heartland* sul-americano, espaço que fica concentrado entre o Centro-Oeste do Brasil e a Bolívia.

Adicionalmente ao fator geográfico, no plano político, diferentes autores (Padula, 2011; Severo, 2015) têm abordado o papel de liderança do país na condução dos interesses sul-americanos em grandes fóruns e espaços de cooperação multilateral. Por exemplo, no marco da Unasul, em que o Brasil desenvolveu uma política ativa de financiamento de projetos de infraestrutura regional por meio de grandes planos, como a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), de modo a contemplar macroprojetos que visam à interconexão do território continental sul-americano, desde o Pacífico até o Atlântico. Entre esses macroprojetos, salientamos o planejamento do chamado corredor bioceânico central sul-americano.

9. O tratado constitutivo da Unasul foi denunciado sucessivamente pelos governos do Brasil, da Colômbia, do Paraguai, do Uruguai, da Argentina e do Equador, uma vez que se deu a mudança nos governos que impulsionaram a criação da Unasul, em 2008. Em substituição a esse espaço, foi criado em 2019 o Prosul, herdeiro da estrutura institucional da Unasul.

10. Travassos, M. *Projeção continental do Brasil*. 3. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

4.6 Corredor bioceânico central: materializando uma geopolítica sul-americana com projeção em direção à fronteira oriental

Segundo Raddatz e Buss (2014), a infraestrutura consiste em um projeto de ligação de espaços geográficos por meio de ferrovias e/ou rodovias para o seu desenvolvimento econômico conjunto e cujas conexões com os oceanos se possibilitam mediante existência de zonas portuárias.

Entre os tipos de projeto de infraestrutura regional, no caso da América do Sul, se tem o chamado corredor bioceânico, definido pela Unasul (2017) como um projeto em que territórios que até então só exportavam para um determinado porto de sua costa mais próxima passariam a ter acesso à costa oposta. Nesse sentido, foram planejadas duas grandes rotas para a interconexão dos oceanos Atlântico e Pacífico latino-americanos: uma por meio da infraestrutura ferroviária (que conecta os portos de Iquique e Mejillones, no Chile, com o porto de Santos, no Brasil) e outra por meio da infraestrutura rodoviária, que conecta também os portos chilenos anteriormente mencionados (incluindo o porto de Atacama) com o porto de Santos, mas por meio de uma rota de rodovias que exclui o território boliviano e inclui a Argentina e o Paraguai.

FIGURA 1

Corredor ferroviário que atravessa o Chile, a Bolívia e o Brasil



Fonte: Parlamento do Mercosul. Disponível em: <<http://bit.ly/3DCnsNz>>. Acesso em: 26 out. 2021.

FIGURA 2
Corredor rodoviário que atravessa Chile, Argentina, Paraguai e o Brasil (2021)



Fonte: Corredor Bioceânico Integrado de Sudamérica. Disponível em: <<http://bit.ly/3wNYbvW>>. Acesso em: 25 out. 2021.

Para poder impulsionar uma grande área de desenvolvimento econômico, em que o segundo maior porto da América Latina (o porto de Santos) se encontra inserido,

(...) é necessária uma área disponível para os processos de expedição e armazenamento de cargas, equipamentos que funcionem de maneira produtiva, a capacidade de calado e atração dos navios bem como os acessos terrestres. Quando as características físicas não podem ser expandidas, é necessário ampliar a produtividade aplicando novas tecnologias no processo (Hernandez e Gouveia, 2020, p. 25)

Essas ferramentas de inovação tecnológica, chamadas por Hernandez e Gouveia (2020) de zonas internacionais de serviços (ZIS), representam uma interessantíssima abordagem logística para o efetivo relacionamento porto-cidade, categoria de análise anteriormente apresentada segundo a perspectiva de Monié e Vidal (2006), que somente pode conseguir o seu objetivo por meio da interconexão fora do espaço territorial brasileiro, ou seja, por meio de uma estratégia geopolítica sul-americana que permita o desenvolvimento integrado da fronteira oriental brasileira não somente no cenário do Atlântico sul, mas também com o oceano Pacífico. Nesse sentido, a geração de cadeias de valor regionais de comércio, logística e infraestruturas, a partir do desenvolvimento de *hinterlândias* ao longo do trajeto que envolve o corredor bioceânico, fortalecerá o crescimento e o desenvolvimento econômico dos espaços geográficos que fazem parte desse projeto.

A ZIS “se caracteriza como uma estratégia aplicada em um território, visando primeiramente constituir processos de agregação de conhecimento e recursos, que interconectam em redes de escala cada vez maior, indo do local ao internacional” (Hernandez e Gouveia, 2020, p. 26).

Por conseguinte, a implantação de macroestratégias regionais para o suporte do desenvolvimento local forma parte da nova realidade que nasceu após a consolidação das dinâmicas de globalização econômica, cujo enfoque global-local direciona o planejamento e a execução de novas políticas públicas nas áreas de fronteira como espaço fundamental para a geração de riquezas e de ganhos econômicos ao interior do território nacional, como é demonstrado por meio de projetos de interconexão regionais, tais como o corredor bioceânico central, onde o Brasil tem um papel fundamental como país articulador no marco de processos de integração na região.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A integração político-territorial entre o mar brasileiro e o espaço continental representa um verdadeiro desafio para o Estado na definição de políticas públicas que garantam a continuidade e a homogeneidade de um projeto de desenvolvimento nacional por meio da integração das suas fronteiras. Por conseguinte, a importância de uma política territorial que conecte os portos do país com o interior do território (e vice-versa), mesmo que permita uma nova visão no relacionamento porto-cidade (Monié e Vidal, 2006; Hernandez e Gouveia, 2020), torna-se fundamental na estratégia geopolítica do Brasil na América do Sul, considerando que o Brasil possui a fronteira litorânea com o oceano Atlântico mais extensa do subcontinente.

Por isso, a definição de uma estratégia geopolítica regional sul-americana sob a perspectiva do Brasil perpassa, em um primeiro plano, a própria coordenação e consolidação de um projeto político-estratégico do Brasil na construção da sua *fronteira oriental* como *terceira fronteira*, que lhe permita, por meio de uma lógica em escalas, projetar a sua liderança em direção a outros continentes e, no particular, envolver os países que compartilham o espaço do Atlântico sul.

Esse processo de fortalecimento da liderança do Brasil na região do Atlântico sul atuando como interlocutor dos interesses sul-americanos deve partir desde a consolidação do nucleamento e da integração intraterritorial do país (de modo a abranger a faixa de fronteira terrestre, demais municípios e a faixa de fronteira litorânea), como primeiro patamar, passando pela integração regional sul-americana (conexão da vertente atlântica com a pacífica do subcontinente), para finalmente atingir o nível intercontinental (América do Sul sob a liderança do Brasil perante África ou Ásia)

Nesse nível intercontinental, a soberania brasileira sobre a Amazônia Azul (350 mi de espaço marítimo entre mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental) representa uma ponte orográfica chave no

controle de recursos naturais estratégicos que se localizam até os confins do limite exterior da plataforma continental.

Em outra perspectiva, em termos de segurança nacional, a proximidade geográfica com a África reforça a ideia do conceito de fronteira oriental toda vez que a sua contiguidade é favorecida pelo Atlântico sul. Segundo palavras do General Golbery do Couto e Silva, a África seria a continuação da própria fronteira brasileira; ao mesmo tempo, como área mais vulnerável da região do Atlântico sul (Silva, 1967 *apud* Penha, 2012),¹¹ deveria merecer maior atenção política por parte do governo brasileiro, não somente em termos de seguridade, mas também de cooperação estratégica no marco de espaços geopolíticos como a Zopacas.

Os 7,5 mil quilômetros de costa atlântica do país representam uma oportunidade e um desafio para a sua governabilidade em benefício do desenvolvimento nacional. Por isso, no âmbito da estrutura econômica mundial, o porto brasileiro representa a unidade operativa mais concreta para a conexão entre a população e os inumeráveis recursos que a Amazônia Azul oferece ao país. Nessa inter-relação, avaliamos a importância de edificar um relacionamento estratégico entre o porto e as populações, por meio de arranjos como as cidades e as unidades político-territoriais de desenvolvimento econômico e social, com a implantação de ZIS. Ainda nesse contexto, analisamos como o território continental brasileiro (que compreende as suas faixas de fronteira terrestre, os municípios do interior e a faixa de fronteira litorânea) teve uma estreita relação histórica com o mar, embora o Estado não tivesse planejado formalmente uma política estratégica que integrasse o território marítimo ao espaço social do país.

Por isso, a concepção do mar brasileiro como *terceira fronteira*, por meio de uma análise geo-histórica dessas inter-relações com o território continental, permite evidenciar que a forma como os conceitos e as ideias são apresentados à sociedade determina o enfoque real das políticas públicas. A fronteira oriental e a Amazônia Azul, como conceitos geopolíticos associados à defesa do território e à projeção de poder, devem servir de base para a definição de uma visão político-estratégica do Estado brasileiro que contemple não somente a defesa e o exercício de soberania sobre o espaço marítimo (como o aproveitamento dos recursos naturais do solo e do subsolo marinhos), mas também a inclusão desse espaço como lugar comum a toda a sociedade brasileira, a partir de uma cultura marítima que começa no porto e se ramifica para o interior do território por meio de uma verdadeira interconexão em infraestruturas, transportes, conhecimentos técnico-científicos e, sobretudo, de um retorno dos ganhos da atividade econômica marítima à população. Por seu turno, essa visão político-estratégica deve garantir, nos planos regional e inter-regional, uma maior inserção internacional do Brasil no Sul global, por meio da sua participação ativa em regimes de cooperação do Atlântico sul.

11. Silva, G. do C. *Geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro: Bibliex/José Olympio, 1967. p. 137.

REFERÊNCIAS

ARRUDA, L. R. V. de; WALDMANN JÚNIOR, L. Geopolítica e poder na América do Sul: a perspectiva de Mário Travassos. *In*: CONGRESO LATINOAMERICANO DE CIENCIA POLÍTICA, 8., 2015, Lima, Peru. **Anais...** Lima: Alacip, 2015.

CUNHA, T. R. T. da. A era Vargas e o povoamento do vale amazônico. *In*: ENCONTRO DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO, 19., 2020. Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: Anpuh, 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3DAkVTU>>. Acesso em: 5 set. 2021.

ELLIS JÚNIOR, A. E. Bandeiras e entradas. **Revista de História**, v. 1, n. 2, p. 167-171, jun. 1950. Disponível em: <<https://bit.ly/3YauTTY>>. Acesso em: 16 abr. 2021.

GUTIÉRREZ, A. J. G. **Desfragmentación en América Latina**: un proyecto político-estratégico de integración sobre la base de la convergencia subregional. 2020. 130 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Integração Latino-americana, Foz do Iguaçu, 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3HwqJ1N>>. Acesso em: 5 jun. 2021.

HERNANDEZ, C. A.; GOUVEIA, T. F. O corredor bioceânico: reestruturação territorial de novas hinterlândias. **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**, v. 8, n. 21, p. 16-32, 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3O09pY9>>.

MACKINDER, H. The geographical pivot of history. **Geographical Journal**, v. 23, n. 4, p. 421-437, Apr. 1904.

MAHAN, A. (Ed.). **The influence of sea power upon history, 1660-1783**. Boston: Little, Brown, and Company, 1890. Disponível em: <<https://bit.ly/3HUIFVz>>. Acesso em: 10 maio 2020.

MALLAS, D. **Os portos brasileiros na globalização**: uma nova geografia portuária? Rio de Janeiro: UFRJ, 2009. Disponível em: <<https://bit.ly/3l59MEk>>. Acesso em: 15 out. 2021.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, v. 40, n. 6, p. 975-998, nov.-dez. 2006. Disponível em: <<https://bit.ly/3YkrKkt>>. Acesso em: 10 maio 2021.

MORAES, A. C. R. (Org.). **Bases da formação territorial do Brasil**: o território colonial brasileiro no “longo” século XVI. São Paulo: Hucitec, 2000.

NASCIMENTO, C. Da fronteira brasileira à fronteira amazônica: uma reflexão histórico-geográfica. **Revista Filosofia Capital**, v. 12, p. 34-52, 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/3kY2j9T>>. Acesso em: 30 abr. 2021.

OLIVEIRA, S. M. **Formação das fronteiras brasileiras**: uma abordagem geo-histórica. 2015. 102 f. Monografia (Bacharelado) – Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília, 2015. Disponível em: <<https://bit.ly/40nOEcq>>. Acesso em: 8 jun. 2021.

PADULA, R. **Infraestrutura, geopolítica e desenvolvimento na integração sul-americana – uma visão crítica a IIRSA**. Rio de Janeiro: UFRJ, abr. 2011. (Laboratório de Estudos de América Latina). Disponível em: <<http://bit.ly/3Yktudv>>. Acesso em: 20 jun. 2021.

PENHA, E. A fronteira marítima brasileira e a geoestratégia sul-atlântica. *In*: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 7., 2009, Montevidéo. **Anais...** Montevidéo: Egal, 2009. Disponível em: <<https://bit.ly/40Apd7Q>>. Acesso em: 14 mar. 2021.

_____. A fronteira oriental brasileira e os desafios da segurança regional no Atlântico sul. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 18 n. 1, jan.-jun 2012. Disponível em: <<https://bit.ly/3wS1gv0>>. Acesso em: 20 abr. 2021.

RADDATZ, L.; BUSS, R. N. Rota bioceânica norte como alternativa de escoamento da produção da soja pelo oceano Pacífico. **Revista Científica do Itpac**, Araguaína, v. 7, n. 4, p. 16-26, out. 2014. Disponível em: <<https://bit.ly/3HrT3C7>>. Acesso em: 15 ago. 2021.

RATZEL, F. (Ed.). **La géographie politique**. Paris: Fayard, 1987.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica, razão e emoção. 3. ed. São Paulo: Ed. USP, 2003.

SARAIVA, J. F. S. (Org.). **O lugar da África**: a dimensão atlântica da política externa brasileira (de 1946 a nossos dias). Brasília: Editora UnB, 1996. (Coleção Relações Internacionais).

SEVERO, L. **Integração econômica e desenvolvimento da América do Sul**: o Brasil e a desconstrução das assimetrias regionais. 2015. 330 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

SOARES, Á. T. **As histórias da formação das fronteiras do Brasil**. Rio de Janeiro: Cons Fed Cult, 1972. 399 p.

SOUZA, J. M. de. Revisitando a plataforma continental “estendida, externa, jurídica ou legal” do Brasil. **EPBR**, 18 jul. 2019. Disponível em: <<http://bit.ly/3jpxF91>>. Acesso em: 8 maio 2021.

UNASUL – UNIÃO DE NAÇÕES SUL-AMERICANAS. **Insumos para elaborar una estrategia que facilite la integración ferroviaria de Suramérica**. Buenos Aires: Cosiplan; MTOP, 2017. p. 209. Disponível em: <<https://bit.ly/42wxc6h>>.

UNCTAD – CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO. **Informe sobre el transporte marítimo 2021**. Ginebra: Naciones Unidas, 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/42ObhqX>>. Acesso em: 15 ago. 2021.

WALLERSTEIN, I. (Ed.). **Análisis de sistemas-mundo**: una introducción. 1 ed. [s.l.]: Siglo XXI Editores, 2005.

WIESEBRON, M. Amazônia Azul: pensando a defesa do território marítimo brasileiro. **Austral: revista brasileira de estratégia e relações internacionais**, Porto Alegre, v. 2 n. 3, p. 107-132, jan.-jun. 2013. Disponível em: <<https://bit.ly/3HUvnZe>>. Acesso em: 15 mar. 2021.