

ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SEGURANÇA
INTERNACIONAL E DEFESA - PPGSID**

Marcio Magno de Farias Franco e Silva

**DIPLOMACIA DE DEFESA E A COOPERAÇÃO EM DEFESA:
Contribuições para a Paz e a Segurança Marítima no Atlântico Sul**

RIO DE JANEIRO

2020

MÁRCIO MAGNO DE FARIAS FRANCO E SILVA

**DIPLOMACIA DE DEFESA E A COOPERAÇÃO EM DEFESA:
Contribuições para a Paz e a Segurança Marítima no Atlântico Sul**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Segurança Internacional e Defesa (PPGSID) da Escola Superior de Guerra, como requisito parcial a obtenção do grau de Mestrado em Área de Concentração Segurança Internacional e Defesa.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Ruy de Almeida Silva

Rio de Janeiro

2020

Este trabalho, nos termos de legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (ESG). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do autor e não expressam qualquer orientação institucional da ESG



MARCIO MAGNO DE FARIAS FRANCO E SILVA

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

S586d Silva, Marcio Magno de Farias Franco e

Diplomacia de defesa e cooperação em defesa: contribuições para a paz e a segurança marítima regionais / Contra-Almirante Marcio Magno de Farias Franco e Silva. - Rio de Janeiro: ESG, 2020.

145 f.

Orientador: Prof. Antonio Ruy de Almeida Silva

Dissertação de Conclusão de Curso - Dissertação apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Mestrado Acadêmico da Pós-Graduação em Segurança Internacional e Defesa (2019).

1. Atlântico Sul, Oceano - Segurança marítima internacional. 2. Brasil - Defesa. 3. Diplomacia - Brasil. 4. Política de defesa - Brasil. 5. Estratégia naval. I. Título.

CDD - 327.101

MARCIO MAGNO DE FARIAS FRANCO E SILVA

A DIPLOMACIA DE DEFESA E COOPERAÇÃO EM DEFESA:
Contribuições para a Paz e a Segurança Marítima Regionais

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Segurança Internacional e Defesa da Escola Superior de Guerra, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Segurança Internacional e Defesa.

Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 2020.

BANCA EXAMINADORA

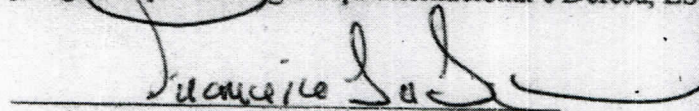


Prof. Dr. Antônio Ruy de Almeida Silva
Orientador

Programa de pós-graduação em Segurança Internacional e Defesa, ESG.



Prof. Dr. Danilo Marcondes de Souza Neto
Programa de pós-graduação em Segurança Internacional e Defesa, ESG.



Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva
Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em
Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade, UFRRJ

RESUMO

Esta dissertação tem por objetivo apresentar nos contextos históricos, da diplomacia e da cooperação em defesa uma visão geopolítica do Brasil para a região marítima do Atlântico Sul. Claramente, o Brasil elevou o seu perfil internacional por meio do alargamento da sua presença no Atlântico Sul, pelo aumento das relações comerciais e pela cooperação e coordenação regional promovidos com maior intensidade no período pós-Guerra Fria, que é o recorte temporal da pesquisa, e estendendo-se até o primeiro quinto do século XXI. Pretende ainda verificar o quão a chamada diplomacia de defesa e seus instrumentos são processos eficientes para ter o Atlântico Sul, espaço geopolítico inserido no Entorno Estratégico Brasileiro, como uma região segura e estabilizada, e quando atuando conjuntamente com a política externa nacional, contribui para a projeção internacional do Brasil. Pretende também investigar se as ações de cooperação em defesa com os Estados do Ocidente africano, focando na confiança e no relacionamento entre as instituições regionais, são caminhos adequados para, na visão brasileira, consolidar o País como um líder regional. A metodologia adotada é a qualitativa indutiva, coletando elementos e informações na bibliografia publicada e em documentos de elevado nível político do País, que corroborem com as respostas às perguntas propostas.

Palavras-chave: Atlântico. Diplomacia de Defesa. Cooperação em Defesa. Entorno Estratégico. Segurança Marítima.

ABSTRACT

This research document shows the relevance of the South Atlantic maritime region for a Brazilian maritime security. It seeks to discuss practices used by Brazilian organizations in defense diplomacy and defense cooperation mainly with West coast Africans countries based on the relevance and value of the sea. The methodology comprises a descriptive nature and the main period covers until the first fifths' of the 21st Century. The related bibliographical and publications used belongs from the Brazilian defense collection. The research exposes and instrument some Brazilian defense political documents as National Defense Policy (PND) and Strategy (END), Defense Sector Policy and Strategy, Brazilian Naval Policy and Brazilian Navy Strategic Plan (PEM 2040), and others officials documents about maritime security that brings some lights and perspectives of its legal directives. Finally, it is analyzed how naval diplomacy and cooperation are mechanisms to conduct an efficient process to preserve this south part of Atlantic Ocean as a cooperative environment, a peaceful maritime region and when employed side by side with National External Policy could contribute for a Brazilian international projection.

Keywords: Atlantic. Defense Diplomacy. Defense Cooperation. Maritime Security.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Sistema de transporte global	5
Figura 2 – Estimativa para o transporte marítima global (1985-2040)	39
Figura 3 – Mapa genérico de correntes e ventos Atlânticos	58
Figura 4 – Registro de portos que mais exportam escravos	58
Figura 5 - Locais envolvidos no transporte transatlântico	59
Figura 6 – Locais que mais organizaram expedições para o tráfico transatlântico....	59
Figura 7 - visão geral do tráfico escravo até o final do século XIX	61
Figura 8 - Sistema de transporte global e choke points	71
Figura 9 - Amazônia Azul 2020	74
Figura 10 - Entorno Estratégico Brasileiro	75
Figura 11 - Linhas de Comunicações Marítimas - Atlântico Sul	76
Figura 12 - Mapa hidrográfico do Brasil e a Amazônia Azul	82
Figura 13 - Circulação Marítima Global – Atlântico Sul.....	99
Figura 14 - Potências globais no Golfo da Guiné.....	104
Figura 15 - Região marítima do Golfo da Guiné - ampliado.....	115
Figura 16 - Sequestros de tripulantes: Distribuição por países do Golfo da Guiné.	121
Figura 17 - Arquitetura de Yaoundé – Estrutura de Coordenação.....	121
Figura 18 - Mapa de distribuição de áreas da Arquitetura de Yaoundé.....	122
Figura 18 - Malha de cabos submarinos na região sul-atlântica.....	124

SUMÁRIO

Introdução	4
1 Diplomacia e Cooperação	11
1.1 Ações de Diplomacia de Defesa	16
1.2 Cooperação Internacional de Defesa	20
2 Ambiente Atlântico	34
2.1 Histórico do Espaço Atlântico	34
2.2 Potências Marítimas Atlânticas	45
2.3 Região marítima de interesse brasileiro	72
2.4 Atlântico Sul no entorno estratégico brasileiro	97
2.5 Ambiente político-estratégico no Atlântico Sul	103
2.6 Desafios de defesa e segurança no Atlântico Sul	109
3 Diplomacia de Defesa e a Cooperação em Defesa do Brasil	124
3.1 Diplomacia de Defesa do Brasil	125
3.2 Cooperação em Defesa do Brasil	129
Considerações Finais	136
REFERÊNCIAS	138

Introdução

O mar sempre foi, ao longo da história da humanidade, a via primordial dos contatos internacionais: facilitador de migrações e descobrimentos, veículo das revoluções econômicas, fonte de riqueza e desafio para a defesa dos estados (Ministério da Relações Exteriores do Brasil, 2010).

Com cerca de três quartos de sua área cobertos por água, o planeta Terra é constituído basicamente por rios, lagos, e principalmente, por oceanos¹. Essas águas são fontes de recursos naturais, de energia e de alimentos, sendo também espaços livres para o transporte e o comércio. São os fluxos contínuos das grandes massas líquidas que regulam o clima, o meio ambiente e a vida no planeta, sendo elementos capitais para a sobrevivência dos seres que aqui habitam.

Os oceanos como difusos espaços marítimos ainda são considerados locais estranhos e alheios à coexistência humana, permanecem obscuros e desconhecidos, sendo um ambiente curioso, interessante, mas hostil em contraponto às terras emersas que naturalmente se apresentam mais amigáveis e proveem as facilidades e comodidades para o convívio agradável dos seus habitantes.

Desta forma, mesmo com a hostilidade dos largos espaços oceânicos estes ainda são, e deverão assim permanecer, como eficazes ambientes de reservas econômicas e de poder político. São considerados como uma extensa fronteira econômica ainda por explorar, bem caracterizada pela constante expansão do sistema global de transporte comercial, as chamadas linhas de comunicações marítimas (LCM), onde se materializa um amplo e importante fluxo do comercial global, sendo que essa extensão do sistema de transporte se mostra muito necessária.

Desta forma, a segurança marítima e a liberdade de navegação dos mares devem ser as preocupações primeira dos estados, pois são importantes para a

¹Para o fim deste trabalho, mares e oceanos serão usados com o mesmo significado.

manutenção do fluxo comercial e para o cumprimento das leis que mantêm a ordem internacional, pois também cooperam para o desenvolvimento dos estados e a prosperidade de suas populações.

Figura 1 - Sistema de transporte global



Fonte: Uk Maritime Power Fth Ed. 2017

Os oceanos são considerados domínios globais comuns e de difíceis delimitações fronteiriças, ombreado com o “espaço aéreo, espaço exterior e espaço cibernético” segundo o documento Cenário de Defesa 2020-2039, do Ministério da Defesa do Brasil. O controle e a exploração desses domínios provavelmente estarão reservados para “alguns países que neles já atuam ou que, em breve o farão, pois, as possibilidades para tanto são limitadas” (BRASIL, Cenário de Defesa, 2017, p.18).

Transportando o foco para o amplo ambiente oceânico, os países que não possuem a capacidade de presença, de domínio e de força muito dificilmente terão acesso aos recursos naturais associados aos oceanos e muito provavelmente deverão permanecer sobre as antigas dependências, aos alinhamentos e alianças com potências globais para que esses estados dependentes passem também a usufruir de certas porções desses recursos (BRASIL, Cenário de Defesa, 2017, p.18).

Ainda segundo esse mesmo documento de projeção de tendências, é muito provável que nos próximos anos haja “estabilidade política e aumento da confiança mútua” em regiões onde o regime democrático seja dominante e essa estabilidade política terá como foco a promoção de novas normas internacionais que já principiam atuando na regulação das grandes questões globais como os direitos humanos, a cooperação e o auxílio a países carentes, a sustentabilidade e a preservação ambiental, a insegurança sanitária, a não proliferação das armas de destruição em massa, a exploração dos mares, espaço e do ambiente cibernético, dentre outros. Absolutamente muitos desses elementos apontados possuem relação direta com os oceanos e as sociedades que deles vivem (BRASIL, Cenário de Defesa, 2017, p.18).

Segundo o professor Geoffrey Till (2018), teórico de referência em estudos marítimos, há muito as “populações e nações têm buscado serem fortes no mar”, pois quem domina e explora certos “atributos do mar se habilita a lucrar mais que outros que não o fazem”. E cita Alfred Thayer Mahan, professor, geopolítico e militar norte-americano cujas teorias desenvolvidas no início do século XX sobre “o controle do mar por meio do comércio marítimo e da supremacia naval se traduzem em uma predominante influência dessas atividades sobre mundo ...”. Estas ainda são ideias prevalentes e utilizadas pelas potências econômicas globais, especialmente pela grande potência ocidental hegemônica, os EUA (TILL, 2018, p.1).

Hoje, mais do que separam, os oceanos são extensas áreas físicas que conectam as sociedades de uma forma relativamente rápida nas diferentes partes do globo, são as amarrações sistêmicas reais e virtuais político-econômicas, financeiras e sociais interconectadas. Essas conexões são realizadas principalmente por meio das comunicações conduzidas pelos inúmeros cabos submarinos distribuídos e deitados no solo marinho ou ainda pelas linhas de comunicações marítimas. Incluem-se aí, além das comunicações transoceânicas e das rotas comerciais, os portos e suas estruturas de apoio, toda a infraestrutura de exploração de minérios e hidrocarbonetos no mar, além da extensa cadeia industrial da pesca (TILL, 2018, p.1-2).

Compilando informações disponibilizadas pela Organização Marítima Internacional² (IMO), os oceanos são vias por onde circulam “mais de 80 por cento

²IMO – <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> . Acesso em: 16 jul. 2020.

do comércio global”, atividade basilar para a expansão e para a estabilidade econômica dos povos, sendo o “mais eficiente e de baixa relação custo/benefício no transporte de mercadorias”, facilitando a circulação de pessoas e bens, e ajudando a criar desenvolvimento e prosperidade entre os estados (IMO, 2020).

Reforça a IMO que é no espaço marítimo onde também incidem importantes atividades humanas de lazer, turismo, exploração comercial e alimentar, extração de energia e recursos naturais, deitam-se os cabos transoceânicos de transmissão de voz e dados, atividades e elementos cada vez mais indispensáveis ao desenvolvimento e bem-estar social. Discorre ainda aquela Organização que o sistema de transporte marítimo é uma abrangente, completa e verdadeira indústria internacional, sendo um “componente essencial para qualquer programa nacional que tenha como objetivo o desenvolvimento econômico sustentável” de seus habitantes (IMO, 2020).

Particularizando para o Oceano Atlântico que é o espaço marítimo que interessa diretamente ao Brasil e sendo o *locus* geofísico que possibilitou sermos “descobertos” e colonizados, dando identidade aos que aqui viviam em épocas em que a navegação, o comércio, e a extração de recursos *in natura* eram instrumentos eficazes de projeção de poder sobre novos povos e terras distantes, hoje se torna cada vez mais um ambiente importante para o poder nacional por diversos motivos a serem descritos.

É significativo para o propósito desta pesquisa, registrar que a região do Atlântico Sul possui forte identidade histórica, pois do século XV ao século XVIII representou a região central para o comércio marítimo mundial, iniciando a globalização comercial, sendo que algum tempo depois esse centro de comércio se deslocou para o Atlântico Norte.

Em uma visão um pouco mais larga da geopolítica nacional sobre o Oceano Atlântico, é natural que o Estado brasileiro tenha o seu olhar crítico sobre a mais próxima delas, a sub-região do Atlântico Sul³ que possui características geoestratégicas próprias, sendo constituída por um vasto ambiente marinho, possuindo águas normalmente quentes, com algumas poucas e pequenas ilhas oceânicas entre os continentes americano e africano, o que lhe possibilita um amplo

³ Atlântico Sul – o Brasil o define em um conceito político-estratégico na Estratégia Nacional de Defesa (END), como a região marítima delimitada ao Norte pelo paralelo 16°N, ao Sul pelo Continente Antártico, a Leste pelo litoral Ocidental africano e a Oeste pelo litoral Oriental da América do Sul.

e vazio espaço frontal, atribuindo ao Estado brasileiro a maior costa de frente para esse imenso espaço sul-atlântico e com a conseqüente maior Zona Econômica Exclusiva (ZEE) regional, importante patrimônio marinho.

Geograficamente as terras de forma convexa do saliente nordestino brasileiro, mesmo a cerca de 2500 km de distância, são as terras mais próximas do Continente africano e que possibilitam o País se posicionar com duas frentes inseridas nas águas da bacia sul-atlântica, uma em direção ao Leste e a outra para o Norte-Nordeste dessa região marítima, incluindo aí neste espaço sul-atlântico alargado as praias dos países costeiros ocidentais da África e o Mar do Caribe. O Atlântico Sul é uma região marítima declarada pelo governo brasileiro como de interesse estratégico prioritário e expresso nos documentos de mais alto nível de defesa nacionais⁴

Esses documentos de defesa ainda apontam que o Brasil é o Estado de maior representatividade da região sul-atlântica no ordenamento internacional, tendo a envergadura necessária para se apresentar como a maior potência regional, incluindo aí os países africanos, com plena capacidade para assumir o protagonismo da segurança desse largo espaço marítimo. É possuidor de elevadas reservas de importantes recursos naturais estratégicos, ainda distantes de serem totalmente explorados, exauridos ou mesmo mapeados.

Diante dessas afirmações dos documentos de defesa, as respostas para as seguintes questões se definem como sendo os propósitos deste trabalho de pesquisa:

a) quão importante é a região marítima do Atlântico Sul para a projeção internacional do Brasil? e

b) como a diplomacia de defesa e a cooperação internacional em defesa contribuem para a segurança marítima e projeção do Brasil no Atlântico Sul?

Para tal, será empregado um modelo analítico para essas pesquisas exploratórias com o propósito de promover uma apreciação na literatura disponível, em alguns documentos de fontes primárias como os documentos de alto nível de defesa e da Marinha do Brasil, além de fontes secundárias como publicações, periódicos e trabalhos acadêmicos, inserindo dados históricos, comentários e fatos contemporâneos, sendo complementadas por análises interpretativas. E por meio

⁴PND/END 2020 – “... estabelece como área de interesse prioritário o entorno estratégico brasileiro, que inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica.”

indutivo, construir um quadro que contenha respostas às perguntas propostas. Será ainda distribuído em três seções, além de uma introdução e das considerações finais.

A primeira seção observará alguns elementos teóricos constituintes da diplomacia de defesa e da cooperação internacional em defesa. Serão algumas definições pertinentes ao tema com base em pesquisas de informações de autores que possuem visões teóricas dessas práticas sociais referentes aos temas, tanto de forma global como no entorno da região sul-atlântica.

A segunda seção se iniciará com informações históricas, em seguida o ambiente e o contexto geoestratégico do Oceano Atlântico, comentários sobre o espaço do Entorno Estratégico Brasileiro⁵ (EEB) e da região sul-atlântica, entremeados por avaliações que contribuam para a pesquisa, expressos em documentos de defesa, especialmente nas Política e Estratégia Nacional de Defesa (PND e END 2020), no Cenário de Defesa 2020-2039, na Política Naval e no Planejamento Estratégico da Marinha (PEM 2040), que são documentos políticos-estratégicos que compõem o arcabouço teórico para o planejamento da defesa do Brasil, e ao mesmo tempo são instrumentos demonstrativos de transparência política e de confiança.

Ainda nesta segunda seção será observado no ambiente político-estratégico sul-atlântico, de que forma as potências globais extrarregionais agem na região do entorno estratégico brasileiro, e finalizando a seção com as ameaças conhecidas e presentes à segurança marítima no Atlântico Sul, e que possam ser possíveis empecilhos na obtenção dos interesses nacionais, nas desejadas projeção internacional e liderança regional, assim como ao estímulo da cooperação brasileira com os países costeiros ocidentais africanos, e fechando com uma resposta parcial a primeira pergunta.

A terceira seção conterà subsídios atinentes a forma como o Brasil aplica a diplomacia de defesa e a cooperação internacional em defesa em prol dos seus anseios políticos internacionais. Apresentará uma visão panorâmica sobre as motivações dos estados em colaborar em temas de defesa, em ações de emprego e

⁵ Entorno Estratégico Brasileiro (EEB) – conceito introduzido por meio da PND e da END. Interpretado como espaços geográficos onde o Brasil possui interesses político-econômicos e quer irradiar a sua influência e liderança, a saber: a América do Sul, os países da costa Oeste da África, a bacia do Atlântico Sul considerando como limite Norte o paralelo 16ºN, e limite Sul, o litoral da Antártica. O conceito geopolítico utiliza o paralelo 16ºN, por conta dos interesses nacionais no Mar do Caribe e em Cabo Verde (PND, 2020, p.11) e (PEM 2040, p.18).

em exemplos ou modelos que podem ser adaptados e aplicados pela defesa do Brasil, além de realçar algumas ações já realizadas pelo Estado brasileiro, especialmente certas parcerias e atuações com a diplomacia nacional, militar e naval, praticadas pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE), pelo Ministério da Defesa (MD) e pela Marinha do Brasil (MB), e encerrando com uma resposta possível à segunda pergunta,

E ao final, serão emitidas considerações sobre a importância do grande espaço marítimo do Atlântico Sul para a inserção do Brasil no cenário internacional; sobre a relevância de se manter a presença e a vigilância brasileira na região sul-atlântica; sobre a promoção regional dos interesses de nível técnico-militar; se são ações estratégias significantes e bem-sucedidas de dissuasão e de projeção regional de poder, além de avaliar se os mecanismos de cooperação e de diplomacia de defesa, especialmente os praticados pelo poder naval brasileiro são efetivos para se manter a segurança marítima no EEB, alavancando a projeção internacional do País e consolidando-o como uma potência regional.

1 Diplomacia e Cooperação

A cooperação promovida pelas Forças Armadas **aumentará** a confiança mútua e a busca de soluções conjuntas para problemas comuns. Por consequência, **contribuirá** para a melhoria das relações brasileiras com países vizinhos e de outros continentes [...]. Essa cooperação **exercerá** um papel dissuasório, [...], mas pelo “desarmamento dos espíritos”, que **privilegiará** soluções pacíficas dos conflitos (Cenário de Defesa 2020-2039, p.43).

“A Diplomacia e os instrumentos de força” se acompanham há muito nas relações internacionais. E na política externa estatal, dentro do espectro de poder, os “militares são associados com o uso da força”, enquanto os diplomatas são associados ao chamado *soft power*, a solução discutida e negociada. Caberia assim aos diplomatas o uso da palavra no sentido da persuasão e do convencimento, enquanto aos militares, agentes da força, caberia utilizar a energia necessária em apoio às ideias aplicadas na diplomacia. Assim, Almeida Silva (2018) dá partida em suas reflexões sobre o importante tema “A Diplomacia de Defesa na Política Internacional”, onde argumenta e defende a não existência de um posicionamento rígido de separação entre as ações dos diplomatas e a dos militares quando ambos atuam em prol dos interesses mais importantes do estado e participam de práticas sociais de caráter diplomático, e que o autor denomina de “diplomacia de defesa” (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 17).

“Diplomacia é negociação” e visa obter resultados que sejam os melhores possíveis, embora possam não ser os ideais. Normalmente se concretiza no campo bilateral, mas a medida em que há expansão para um maior número de países eles se tornam mais multilaterais. A diplomacia não se constitui somente na interação entre Estados, mas também entre estes e outros organismos que atuam no sistema internacional, por meio das ações de seus agentes (FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015, p.64).

Em um ambiente internacional, onde as relações entre os Estados são confusas, complexas, com possibilidades de interpretação equivocada, e em uma

crescente interdependência entre as nações em diversos domínios, podendo escalar para uma crise ou mesmo a violência, a diplomacia se destaca e ganha maior importância no encaminhamento e na solução das grandes questões globais, por meio de um comportamento colaborativo e uma intencionalidade coletiva. Assim, pela sua permanência no tempo e no espaço, a diplomacia se destaca como uma das instituições sociais que contribuem para a ordem na política mundial (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 29-34 e 39).

No caso brasileiro, as relações internacionais são regidas pelos princípios estabelecidos no Artigo 4º da Constituição Federal, a saber:

[...] independência nacional; prevalência dos direitos humanos; autodeterminação dos povos; não intervenção; igualdade entre os Estados; defesa da paz; solução pacífica dos conflitos; repúdio ao terrorismo e ao racismo; cooperação entre os povos para o progresso da humanidade; e concessão de asilo político [...] (CF 1988, Art 4º).

O Brasil defende um mundo multipolar cuja governança seja baseada em valores, instituições e normas internacionais. Valoriza e promove a coexistência harmônica entre os estados, mas procura não descurar da sua defesa, pois entende que as relações de força desempenham papel relevante na interação estatal e dão credibilidade na dissuasão (PND, 2020, p. 12).

As capacidades nacionais configuram suporte para as ações, tanto para a diplomacia, quanto para a expressão militar. Portanto, o desenvolvimento do País, condição essencial para a geração do Poder Nacional em toda a sua plenitude, constitui-se em peça fundamental para a uma dissuasão eficaz contra eventuais ameaças à Defesa e à Segurança Nacionais.

A atividade diplomática estimula o conhecimento recíproco entre nações, transmite a sensação de confiança e permite a conciliação de eventuais diferenças de percepções. Assim, o diálogo e a cooperação com outros países são importantes para o êxito das ações estratégicas estabelecidas na END, por serem poderosos instrumentos de prevenção, contenção e de resolução de conflitos. Em um ambiente internacional que se mantém complexo e dinâmico, de uma crescente interdependência entre estados e organizações em diversos domínios, a diplomacia toma corpo e ganha maior importância no encaminhamento de certas e grandes questões globais contemporâneas.

Ainda conforme Almeida Silva, citando Hedley Bull (1995), menciona que a diplomacia é uma instituição que pode absorver subinstituições, estabelecendo uma relação entre a diplomacia e a diplomacia de defesa como subinstituição, e sendo realizada primariamente pelos ministérios de Relações Exteriores dos países, mas com possibilidades de uma diplomacia setorial conduzida por outros órgãos governamentais (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 38 e 58).

Nessa dimensão de menor amplitude, a diplomacia de defesa pode se tornar um instrumento valioso para se obter determinadas soluções nas Relações Internacionais. Alinhando o contexto da defesa nacional aos da política externa do Brasil, as ações militares, apoiadas na capacidade de dissuasão, ou seja, uma “diplomacia não coercitiva desempenhada pelas Forças Armadas”, antecedem o emprego da força na possível solução de contenciosos (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 17-19).

Conforme os documentos nacionais de defesa exprimem e em especial no “documento condicionante de mais alto nível para o planejamento” da defesa a PND, o Brasil “privilegia a paz e defende o diálogo e as negociações para a solução das controvérsias entre os Estados”. Privilegia ainda o respeito as normas e os acordos internacionais, entretanto deve observar em seu entorno estratégico as configurações estabelecidas pelas relações cooperativas já existentes entre os países vizinhos e parceiros na região sul-atlântica, assim como em outros espaços que o projete internacionalmente. Desta forma, as capacidades e as potencialidades das expressões do Poder Nacional devem estar harmonizadas para melhor contribuir para a dissuasão, a sensação de sugerir outros de realizar os seus desejos e esse é um forte elemento onde a Diplomacia de Defesa pode se encaixar (PND, 2020, p.7).

A paz e a estabilidade desejada e propagada nas relações internacionais requerem ações integradas e coordenadas nas esferas do desenvolvimento, visando a diminuição de certas deficiências dos estados; da diplomacia, para o alinhamento de percepções nos interesses conflitantes entre os países; e da defesa, visando exercer a dissuasão ou o enfrentamento de ações hostis. Desta forma, as seguintes colunas – desenvolvimento, diplomacia e defesa – sustentam e devem ser cultivadas com maior ou menor intensidade conforme o caso concreto, a fim de garantir as desejadas Segurança e Defesa nacionais (PND, 2020, p.20).

Para que se assegure politicamente a soberania do espaço brasileiro, para que se concretize a desejada projeção nacional nas relações internacionais como um ativo partícipe nas decisões globais, e como uma potência regional e promotora de estabilidade no seu entorno estratégico, verificaremos na literatura publicada e nos documentos de alto nível da defesa do Brasil, em especial na PND e na END, o que de diplomacia de defesa e de cooperação em defesa este País poderá exercer, especialmente no que se refere a prática na região marítima sul-atlântica, área de interesse prioritário para o Brasil.

Cada vez mais a interdependência econômica mundial se fortalece e expande, o que parece favorecer a busca por soluções negociadas de confrontações, de modo que países serão instados a empregar certos instrumentos diplomáticos e econômicos, seja no âmbito de organismos internacionais ou articulados no contexto bilateral. Não se deixa de notar o incremento das rivalidades e das controvérsias entre os países nas diversas dimensões o que, naturalmente repercutirá na expansão dos esforços diplomáticos e na ampliação dos gastos militares com a consequente elevação do nível de tensão entre os Estados (PND, 2020, p.16).

É possível que com o aumento das tensões e das incertezas internacionais uma crise possa escalar rapidamente para uma relação mais grave. As iniciativas de prevenção de crises entre estados devem ser praticadas e antecipadas por meio de certas ações diplomáticas, militares, econômicas, e/ou medidas legais que possam ser aplicadas preventivamente para remover ou minimizar decisões, ou mesmo extinguir potenciais gatilhos de uma crise (ZENKO; STARES, 2011, p.8).

Dentre algumas das ações preventivas de diplomacia que se pode incluir como apoio nas iniciativas cooperativas são: a arbitragem; a mediação; a persuasão diplomática; programas de reconstrução, assistência e estímulos econômicos; acordos bilaterais e multilaterais; assim como o apoio militar. Importante não se descartar de instrumentos coercitivos, com diferentes níveis de sanção, como a condenação política, diplomática e isolamento econômico; o posicionamento militar antecipado; ações legais e ameaças de ações punitivas (ZENKO; STARES, 2011, p. 8-9).

Almeida Silva (2018) discorre sobre a diplomacia de defesa e a diplomacia militar. Conceitua que essa forma de diplomacia é mais complexa e ampla que “a cooperação ou as relações de poder”. Segue discorrendo que “a diplomacia de defesa é mais abrangente que as relações militares, normalmente denominada de

diplomacia militar” que se caracteriza pelo seu campo de atuação, incorpora uma “dimensão político-estratégica de natureza não essencialmente militar” e também por sua natureza não coercitiva, constituindo-se em um conjunto de práticas específicas de agentes para construir certas relações entre os estados e outras instituições do sistema internacional.

A diplomacia de defesa é o conjunto de práticas sociais específicas de agente oficiais para construir e reproduzir as relações não coercitivas no âmbito da defesa entre os estados e outras entidades que atuam na política internacional. (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 111).

Já a diplomacia militar é conceituada pelo autor como uma série de práticas sociais de agentes na administração de relações não coercitivas no domínio das forças armadas e de outras instituições e organismos das relações internacionais. Segundo Almeida Silva, foi um termo mais intensamente utilizado durante o período da Guerra Fria.

[...] que pode ser definida como o conjunto de práticas sociais específicas de agentes oficiais para administrar as relações não coercitivas no âmbito das Forças Armadas entre os Estados e outras entidades que atuam na política internacional. (ALMEIDA SILVA, 2018, p.114).

Tomando outros apontamentos de Almeida Silva (2015) sobre o tema, há uma larga literatura que considera a diplomacia de defesa como algo bem mais amplo que a cooperação no âmbito da defesa, embora seja corriqueiro a utilização do termo “diplomacia” associado ao de cooperação. Também é usado como uma espécie de eufemismo para o treinamento de pessoal componente de forças armadas e de doação de equipamentos para países de interesse, além de outras atividades genéricas com os parceiros. Desta forma, o referido autor considera que a cooperação em defesa possui mais limitações e menor âmbito, que a diplomacia de defesa, sendo este o tipo de cooperação colaborativa que o Brasil cultiva e busca aplicar, especialmente com países parceiros vizinhos da região sul-atlântica, que até pode ser “denominada como a execução da diplomacia de defesa” (ALMEIDA SILVA, 2015, p.188-189).

E para o fim deste trabalho, Almeida Silva (2018), citando o indiano K. Muthanna (2006) também diferencia a cooperação militar da cooperação de defesa.

Este último tipo de cooperação, segundo o autor, envolve a “participação de agências do estabelecimento de defesa”, incluindo aí também as Forças Armadas, enquanto que a cooperação militar se limita às práticas sociais “apenas entre Forças Armadas”. (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 105).

Assim, após certas definições e pensamentos, o próximo item discorre na condução de certos exemplos sobre as ações de diplomacia de defesa.

1.1 Ações de Diplomacia de Defesa

O sistema mundial, que em sua configuração original se apresenta anárquico, tem o centro com estados potência e os estados subordinados da periferia, sendo uma configuração sistêmica internacional há muito estabelecida e bem caracterizada por assimetria e interdependência entre esses mesmos estados.

Antes do século XV, as assimetrias não possuíam um caráter sistêmico, devido à inexistência de sistema mundial. Foi a construção do capitalismo que gerou o descompasso entre as nações, dentro de uma perspectiva dialética (VISENTINI, 2004, p.13).

Esses são motivos significativos para a promoção de conflitos e instabilidades nesse sistema internacional e ainda contribuir para a criação de pretextos de uma guerra assimétrica, a manifestação de organizações terroristas e/ou grupos criminosos, e que no caso marítimo tendem a ameaçar ou ainda destruir o necessário sistema de transporte marítimo comercial regional (PND, 2020, p.17).

No contexto da política externa do Brasil, e sob a perspectiva da Defesa Nacional, as ações diplomáticas, apoiadas na capacidade da dissuasão, antecedem ao emprego da força na solução de contenciosos que se materializa na expressão militar do Poder Nacional. Essa diplomacia visa atuar por intermédio da observância dos princípios estabelecidos no citado Artigo 4º da CF 88, sobretudo no que se refere à solução pacífica das controvérsias. Apesar de as ações diplomáticas se diferenciarem das ações empregadas pela Defesa, ambas possuem o mesmo objetivo em sua essência. (END, 2020, p. 44).

A expressão militar é apoiada pelas capacidades e credibilidade de suas Forças Armadas (FFAA) e a prática da diplomacia de defesa envolve

necessariamente o uso de meios ou de agentes dessas FFAA. De forma genérica, ela se dá como apoio para a cooperação militar de interesses, para o desenvolvimento de capacidades e treinamento de pessoal, compartilhamento de conhecimento, contatos, tratados e acordos bilaterais e multilaterais sobre temas de defesa, visitas pessoais, de grupos e de unidades militares, designação de adidos militares ou civis, programas de apoio a exercícios militares, a construção de confiança, atividades de assistência para a construção de segurança e outros (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 59-60).

A atividade diplomática de defesa estimula o desenvolvimento do conhecimento, a prevenção de crise e a resolução de conflitos, por ser um poderoso instrumento de demonstração de boa vontade, de diálogo e de cooperação com outros países. Ela se ampliou para campos como o da saúde, aproveitando a capilaridade e os recursos do setor de defesa. Exemplos significativos são os navios-hospitais, meios militares de caráter naval, que em tempos de paz são usados como instrumentos de assistência médica para demonstrar a boa vontade de um país para com outros (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 62-63).

Mecanismos políticos multilaterais podem ser estabelecidos entre estados e organismos internacionais, no âmbito militar. Em alto nível, as ações de diplomacia que a ONU, um organismo global, estabelece com os estados-parte, especialmente no âmbito das operações de paz, da desmobilização, desarmamento e reconstrução política de estados, são considerados formas de diplomacia militar. Também é o caso da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) com os países que compõem a aliança norte euro-atlântica, fundamentados no princípio da estabilidade e da segurança fundada por meio da cooperação entre eles.

A CPLP também tem o propósito de promover a diplomacia no âmbito dos seus membros, inicialmente de forma político-cultural, mas que se ampliou e consolidou no ambiente de defesa, promovendo reuniões, formação e o treinamento de quadros, cessão de itens de campanha e exercícios avançados entre os membros das Forças Armadas dos países componentes.

Iniciativas de pesquisas e projetos conjuntos; formação, treinamentos e ensino para quadros militares são as práticas de defesa mais ágeis e, portanto, mais utilizadas pelos países, especialmente por criar vínculos intelectuais que muito contribuem o conhecimento, para a confiança mútua e em um nível mais alto para o desenvolvimento e a manutenção da paz (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 64-94).

A Política Externa do Brasil deve contemplar cada vez mais, a ampliação da sua participação no cenário internacional, obtendo maior representatividade nas participações e decisões de fóruns de alcance regional e global. Entretanto, é significativo atentar que, pela sua ascensão no contexto global necessitará aplicar ações duras no sentido de garantir a sua soberania por conta de ações adversas de alguns países, que podem ser facilmente identificados, assim como de forças que tenderão a se voltar contra essa política brasileira (PND, 2020, p. 12).

Para tal, a aplicação de ações afirmativas e no sentido de aumentar confiança entre os países, a transparência colaborativa nacional deverá proporcionar benefícios e desenvolvimento mútuo entre os países regionais. Assim, como exemplo em termos de defesa projetos que visem contribuir para a ampliação das bases industriais de defesa entre as Forças Armadas da região são um grande impulsionador de fatores de confiança mútua, sinergia e gerador de desenvolvimento tecnológico para os países da região (PND, 2020, p. 12).

O Brasil tem ensaiado investimentos nesse campo há um certo tempo, por meio de projetos conjuntos que poderiam ser desmembrados por outros países parceiros, mas a assimetria tecnológica aparece como obstáculo de difícil ultrapassagem, e prejudica a continuidade desse tipo de projetos, pois além de desafiadores tecnologicamente exigem recursos humanos e investimentos acima das possibilidades e prioridades do países regionais, levando o projeto a um longo tempo de maturação, incertezas e a conseqüente conclusão. São poucos os Estados regionais que investem em pesquisa e desenvolvimento em defesa.

Por outro lado, o longo período sem conflitos armados nesta região sul-atlântica e certos interesses semelhantes tornam o ambiente mais amistoso e se constituem em elementos significativos que contribuem para a cooperação entre organizações internacionais e entre os países. Tal construção promove a necessária confiança mútua e a possibilidade do desenvolvimento socioeconômico (PND, 2020, p.17).

A diplomacia de defesa foi se consolidando como uma atividade contínua, desde os tempos antigos dos reis Absolutistas, quando militares eram indicados para administrar as relações nos conflitos. Talvez tenha sido esse o propósito para a designação de adidos militares com o papel de assessores de embaixadores e como representantes dos ministérios da defesa e das Forças Armadas em outros estados. Os adidos gozam de imunidade diplomática, são os mesmos privilégios, direitos e

deveres dos diplomatas lotados nas embaixadas, para tal necessitam ser acreditados na maioria dos países que os pode receber em cerimônia específica (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 121-122).

Uma outra ação importante para a diplomacia de defesa é a designação de militares como instrutores, alunos ou mesmo assessores de missões militares. Todos esses agentes contribuem para multiplicar conhecimentos, cooperam para as relações militares e facilitam as interações entre as forças armadas de diferentes países. Missões de cunho social, técnicos e de segurança também são consideradas como realizadas por agentes de diplomacia de defesa (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 125).

Nesse âmbito, as operações de paz têm se mostrado como um importante instrumento de diplomacia de defesa. São operações que tomaram vulto a partir do final da Guerra Fria, embora já houvesse operações de paz com diferentes matizes durante o período da Guerra Fria. Podem ser importantes também deslocamentos de tropas para outros países que assumem o papel de diplomatas e contribuem para tarefas específicas do mandato e a manutenção da sociedade internacional (ALMEIDA SILVA, 2018, p. 126-127).

A Marinha do Brasil define em documento próprio (Doutrina Básica da Marinha) a diplomacia naval como as atividades exercidas por elementos e instrumentos navais em apoio à política externa do Brasil. Alguns autores definem a diplomacia naval como o “emprego político do poder naval” (FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015, p.65-68 *apud* PINTO,1989).

Desta forma, características intrínsecas do poder naval lhe possibilita o livre deslocamento pelas águas dos oceanos, e em até Zonas Econômicas Exclusivas de países, sem que isso assinale como hostilidade ou um ato de guerra. Tais características conferem a uma força naval, ou a um simples navio de guerra, a serventia de uso como um forte instrumento de política externa (FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015, p.65-68 *apud* PINTO,1989).

1.2 Cooperação Internacional de Defesa

“No âmbito regional, a convergência de interesses contribui para o incremento da cooperação entre os países Sul-americanos, o que poderá promover a consolidação da confiança mútua e a execução de projetos de defesa, visando, entre outros, o desenvolvimento tecnológico e industrial, além de estratégias para a solução de problemas comuns” (PND, 2020, p.17).

A etimologia do termo cooperação traz do latim “*cooperare*” uma conotação sugestiva positiva, associada a trabalho simultâneo, ajuda, colaboração ou ainda participação com alguém. O termo aplicado ao sistema internacional, sugere uma forma de relação ou interação colaborativa entre diferentes atores voltados para a obtenção de resultados adequados em algum campo ou atividade de interesse comum entre as partes.

O contexto geoestratégico do Atlântico Sul parece propício a essa forma de interação especialmente entre países vizinhos, mesmo que separados pelo Atlântico, uma vez que tal região marítima tem se qualificado nas últimas décadas quase que pela ausência de conflitos iminentes ou de guerras potenciais. Exceções são feitas aos ataques a navios brasileiros na II Guerra Mundial e na Guerra das Malvinas/Falklands, guerras já distantes no tempo, mas que muito nos ensinam e relembram de que estas são latentes, nunca devendo serem relegadas, enquanto que as crises e seus consequentes conflitos podem emergir de forma abrupta, demandando uma continuada vigilância e preparo por parte dos Estados.

Uma forma de se investir nessa preparação é por meio do estímulo da confiança mútua entre os estados na região de interesse e, nesse mister, forças armadas podem exercer um papel especialmente importante. A cooperação em Defesa, ou de natureza militar, é um instrumento que estimula confiança no fortalecimento das relações entre estados, principais atores do sistema internacional.

Assim, quando a região de interesse abarca as extensões oceânicas, as marinhas passam a ser vetores potenciais dessa colaboração, especialmente em função de suas características intrínsecas de mobilidade e de capacidade de permanência afastada de suas bases.

Considera-se como uma ocorrência que tal tipo de cooperação nem sempre é algo fácil de se desenvolver. As distâncias envolvidas, os níveis e as diferenças políticas, culturais, os interesses conflitantes econômicos e do comércio exterior, contendas históricas, a simples desconfiança e a assimetria de poder são fatores que podem obstar a cooperação entre os estados, especialmente se os atores se alinham ao paradigma realista das relações internacionais.

Contra essa corrente predominante nas relações internacionais, autores como Joseph Nye e Robert Keohane em seu trabalho *Power and Interdependence* (1977), e citados por ESTRE (2011), apresentaram uma obra que repensava as desigualdades nas relações internacionais, que “contestava a hegemonia realista” e apresentava uma censura a esse pensamento e às suas pressuposições, especialmente pela evolução global em andamento e que não considerava ser mais possível a centralidade dos Estados nacionais, especialmente no que se refere ao “desenvolvimento do estado de bem-estar social”. Exploraram ainda os avanços em certos procedimentos transnacionais como a tecnologia nas comunicações e nos transportes, a evolução dos armamentos e os novos padrões de comércio, com formas que pudessem motivar interconexões entre as economias complementares e assim, estabelecerem “interdependência complexa” recíprocas nas relações internacionais, pregando a “ausência de uma hierarquia fixa” entre os estados, e “a não utilização da força como instrumento de política” (ESTRE, 2011, p.12).

Keohane (1984) recorreu ainda à teoria dos jogos para discutir a conveniência da cooperação, mesmo em ambientes ou sistemas anárquicos. Utilizando o “dilema do prisioneiro”, o autor sugere que a criação de instituições pode gerar canais de diálogo e caminhos para a cooperação mais facilmente do que em ambientes anárquicos ou pouco transparentes. O aumento das informações viabilizado pela existência de instituições poderia alterar percepções e comportamentos em uma direção favorável à maior interação e, conseqüentemente, maior estabilidade do sistema. (KEOHANE; 1984). São teorias bem alicerçadas de cooperação entre atores com interesses comuns nas relações internacionais.

Nesse novo processo, tornou-se evidente a ascensão de outros institutos transnacionais e transgovernamentais (Organizações não Governamentais, empresas globais e Organismos intergovernamentais) com aplicações e desempenhos de grande valor diplomático, comparáveis a dos Estados. E girando em torno desse processo, o papel desses Organismos no campo da segurança seria o de reformular as agendas para uma cooperação nos mais amplos níveis, em diferentes áreas de atuação e como incitação a uma liberalização dos fluxos econômicos e da redução da possibilidade de um Estado fazer uso do poder sobre outros Estados visando a paz duradoura.

Novas conexões proporcionadas pela rápida evolução das tecnologias de comunicações expandiram os fluxos econômicos e informacionais, criando relações entre as comunidades que se sobrepunham às territorialidades das fronteiras soberanas. Apareceram e predominaram novos interesses como os temas socioeconômicos e ambientais, matérias como educação, proteção aos direitos humanos e ao meio ambiente viraram assuntos que apontavam para a efetiva cooperação entre os Estados como forma de desenvolver as comunidades globais. Esses novos conectores tornaram ainda mais complexo o sistema internacional, com reflexos políticos, estratégicos e socioeconômicos que demandariam naturalmente uma maior necessidade de cooperação internacional, por intermédio de instituições e regulação (TILL, 2007, p.136-141).

No entanto, nota-se que as relações entre Estados têm sido marcadas por combinações importantes de situações extremas, variando dentro do espectro do conflito e da cooperação em uma convivência natural, e onde a cooperação pode ser ampla, favorável e benéfica para os estados-partes, até o valor máximo da posição de crise, quando a relação pode escalar para a guerra, onde já não existe qualquer cooperação. São os movimentos de competição pelos interesses comuns, e que constituem formas de sensação de poder, estabelecendo variações na intensidade das relações internacionais (TILL, 2007, 162-165).

E nesse aspecto Till ressalta que no início do século XX, época em que o norte-americano Alfred T. Mahan explanava que tinha dúvidas se algum estado, além da Grã-Bretanha e Estados Unidos, teria capacidade para manter o fundamento do desenvolvimento mundial, o fluxo de segurança das linhas de transporte do grande comércio mundial (TILL, 2007, p. 1-2).

No presente, conclui Till, cada vez mais os estados se voltam à formação de “consórcios marítimos”, por estarem mais vulneráveis de forma a encarar insegurança e defender os seus negócios. Cita que regiões que contêm altos níveis de suspeita e elevado potencial risco de conflitos, como na região do Indo-Pacífico, os estados encontram mais dificuldades para cooperarem entre si, mas possuem plena consciência de que esse é o caminho para o desenvolvimento mútuo. Tais consórcios não são exclusivos de interesses marítimos, mas naturalmente perpassam por tarefas ligadas aos assuntos do mar. (TILL, 2007, p.361-363).

Nessa linha, Amorim também afirmou que os estados devem buscar colaboração intensamente até a quebra da confiança entre eles, com o que pode se estabelecer o conflito. E ilustra ainda que a realidade internacional contemporânea não corresponde com o que o filósofo inglês Thomas Hobbes advogava – a guerra de todos contra todos -; tampouco no outro extremo da paz perpétua proposta pelo prussiano Immanuel Kant, em que pese a arquitetura construtiva de instituições multilaterais internacionais significativas, e algumas delas especificamente para ao final promover a paz e o desenvolvimento mundiais (AMORIM, 2012, p.7-9).

Os autores Alves Pereira e Beirão (2012), corroboram diretamente com o pensamento de Till, pois afirmam que hodiernamente nenhum país tem condições de encarar solitariamente os grandes problemas de ordem geopolítica. Somente por meio de esforços coletivos, e aí também se incluem as instâncias multilaterais, podem os estados nacionais avançarem nos procedimentos de superação de obstáculos que estão em permanente mutação no sistema internacional contemporâneo (ALVES PEREIRA; BEIRÃO, 2012, p.45).

O Estado brasileiro entende as atividades de cooperação internacional como ações afirmativas empreendidas pela União, visando fomentar o desenvolvimento das relações do Brasil com outros países parceiros, bem como para atingir objetivos específicos da política externa, sendo a segurança externa do Brasil um desses objetivos (FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015).

Segundo o Ministério da Relações Exteriores (MRE), o Brasil possui laços de cooperação com mais de uma centena países em desenvolvimento e blocos internacionais político-econômicos, totalizando mais de três mil projetos cooperativos e com a participação de mais de 120 instituições brasileiras de experiências comprovadas ou competência técnica reconhecidas. Também estabelece alianças

estratégicas com países desenvolvidos, além de parcerias com cerca de 45 organismos internacionais e blocos de países (MRE, 2019).

Ainda conforme no texto do MRE, a prioridade da cooperação se dá com países da África e das Américas do Sul e Caribe. Também no distante Continente da Oceania a cooperação se dá essencialmente com o Timor Leste, país componente da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP), em áreas como a cooperação técnica, financeira, educacional, humanitária, em ciência, tecnologia e inovação, saúde, educação, agricultura, meio ambiente, segurança, formação profissional, energia dentre outras diferentes iniciativas aceitas e desenvolvida pelo Estado brasileiro.

São comuns também iniciativas de cooperação trilateral em parceria com estados considerados potências mundiais, assim como com organismos internacionais, especialmente com agências da Nações Unidas (MRE, 2019).

No âmbito deste trabalho, pretende-se focar na cooperação técnico-militar, especialmente a naval, que permeia algumas das demais áreas já expostas ao longo desta pesquisa. A título de exemplo, são iniciativas colaborativas significativas as promovidas pelas Forças Armadas (FFAA) do Brasil, especialmente quanto a doação de materiais de campanha, na formação e no apoio ao treinamento de elementos componentes das FFAA de países de interesse do entorno estratégico brasileiro.

A Marinha do Brasil realiza uma cooperação estreita com diferentes países do seu entorno estratégico, sendo significativo os acordos realizados com países da América do Sul, mormente com a Argentina, Uruguai e Chile. Os dois primeiros países em intensos treinamentos navais conjuntos e aperfeiçoamento de pessoal, e o último um parceiro essencial nas atividades exercidas pelo Brasil na estação Antártica.

Já na África a MB realizou um amplo acordo político-militar com a Namíbia, e firmado há mais de vinte anos, visando a formação da Marinha de Guerra daquele país. Tal acordo constou da formação de recursos humanos, desde a base ao aperfeiçoamento dos militares de mais alto nível; da criação de infraestruturas de uma base logística e de apoio administrativo para a criação de escolas militares como forma de difundir os conhecimentos no local. É significativo informar que foram cerca de mil militares namibianos treinados no Brasil e muitos outros na capital daquele país pela Força Naval (MONTEIRO, 2017, p.206).

Esse tipo de cooperação em defesa, mais especificamente a naval, tem sido tomada como o modelo desejado por outros países africanos, mas a execução exige certo esforço financeiro de ambas as partes, e nem sempre possível, ou prioritário, para os países menos favorecidos. A simples doação de materiais não proporciona aumento de poder potencial, entretanto é o aumento de poder político na região que deve ser sopesado nesse tipo de cooperação, sendo desta forma que o Brasil deve encarar a cooperação em defesa. Ser expressivo, ou mesmo essencial, na região sul-atlântica é um caminho para as pretensões de projeção internacional do País.

Dentro da nova visão pós-Guerra Fria de cooperação entre os estados, no âmbito da CPLP foram articuladas reuniões entre Ministros de Defesa. Amorim (2012), evidenciou que eram amplas as possibilidades de participações conjuntas em um ambiente cooperativo regional de defesa, abrangendo os oito Estados que compõem esse grupo populoso, e especificamente sobre Cabo Verde discorreu:

“[...] país que ocupa posição estratégica entre a América do Sul, a África e a Europa. De novo: a cooperação que pudermos prestar a Cabo Verde, principalmente no que toca a vigilância do seu entorno marítimo, [...] atenderá ao nosso próprio interesse em combater a criminalidade e a pirataria em áreas não muito distantes das nossas águas jurisdicionais” (AMORIM, 2012, p.10).

E há cerca de dez anos, a MB tem priorizado práticas de certas relações de cooperação com o Estado de Cabo Verde, a saber: instalação da Missão Naval brasileira em Cabo Verde; a formação de oficiais e praças desse país africano em instituições de ensino militar brasileiras; exercícios básicos conjuntos de assistência e treinamento de patrulha no mar; auxílio para a montagem da Guarda Costeira de Cabo Verde; e o fortalecimento de mecanismos de prevenção e combate aos ilícitos transnacionais na região sul-atlântica, importante entroncamento na rota marítima do transporte comercial entre a América do Sul e a Europa (AMORIM, 2012, p.9).

Também dentro desse ambiente cooperativo, o Brasil vislumbrou a possibilidade de projeção geopolítica no Atlântico Sul quando atendeu à solicitação da Namíbia para que a MB pudesse cooperar na criação e organização de uma Marinha que assegurasse a “preservação de seus recursos marinhos”. Foi uma necessidade que se fazia premente pela presença cada vez mais frequente e ousada de grandes barcos de pesca e países extrarregionais, acompanhados de navios-fábrica, executando uma pesca predatória ilegal e irregular, assim como a

extração de minerais não autorizados de sua zona econômica. (MONTEIRO, 2017, p. 201).

Convém lembrar, conforme postula Almeida Silva (2015), que quando a cooperação se expressa por meio do setor de segurança e defesa, ganha corpo o conceito de diplomacia de defesa. Por sua natureza colaborativa, esse tipo de diplomacia toma importância nas medidas de confiança e nas iniciativas de cooperação como os exercícios militares entre forças, e a formação e o treinamento de pessoas de países parceiros (ALMEIDA SILVA, 2015, p.188).

Esse autor sustenta ainda que os agentes envolvidos nessas ações são os “da diplomacia e outros atores estatais ou entidades com status na política internacional, como por exemplo OTAN e a ONU”. Nessa linha, o referido autor considera que a cooperação em defesa apresenta menor amplitude que a diplomacia de defesa e, assim sendo, o tipo de cooperação colaborativa que o Brasil busca aplicar, especialmente com países da África ocidental, pode ser “denominada como a execução da diplomacia de defesa” (ALMEIDA SILVA, 2015, p.188-189).

Ainda em uma rápida avaliação, a cooperação multilateral internacional entre os estados, demonstra ser a base do interesse mútuo no aprofundamento das relações de poder, no estabelecimento de uma arquitetura de segurança cooperativa, assim como na força financeira da ajuda instituída, certamente variando no tempo e no grau de intensidade, reforçando a tese de Almeida Silva quanto a amplitude da diplomacia de defesa.

Amorim (2012), citou que “do ponto de vista estratégico”, o Brasil deve usar todos os meios diplomáticos para ampliar a sua inserção internacional, especialmente em foros de grande repercussão “política e econômica como o BRICS” ou ainda outros de menor âmbito, embora não tão significativos quanto esse, como o IBAS e a CPLP, além de fomentar a cooperação bilateral com países do mundo tecnologicamente desenvolvido, como as já executadas com a França e os Estados Unidos, com quem o Brasil desenvolve amplas e multifacetadas colaborações técnicas (AMORIM, 2012, p. 8-10).

Almeida Silva (2014), afirma que o Brasil não pode deixar de considerar também os atores extrarregionais que possuem áreas soberanas nesta região, conforme já apresentado a França, mas também a Grã-Bretanha que tem sido um país parceiro antigo da Marinha do Brasil no fornecimento de equipamentos e armamentos de alta tecnologia. Também não se deve negligenciar a participação da

OTAN pois esta expressa em seus estatutos a chamada “cooperação securitária” que promove a segurança internacional (intervenção) em qualquer parte do planeta, quando as ameaças à segurança da Aliança ou de seus membros, são de interesses direto daquela Organização (ALMEIDA SILVA, 2014, p. 203).

Em complemento a cooperação dentro dos BRICS, e embora se possa dizer que seja um bloco econômico em relativo declínio, esse grupo tem contribuído fortemente com as pretensões brasileiras de projeção internacional.

Pode-se dizer que há um certo nível de cooperação com esse significativo bloco no âmbito da segurança em saúde por ocasião da pandemia de SARS-CoV-2. Uma ferramenta fundamental nessa situação está sendo utilizada por três quintos dos BRICS, as vacinas contra o vírus que estão sendo aplicadas em suas populações, mas também estão sendo fornecidas a países em desenvolvimento e outros de interesse. É a utilização de um poder por parte de Estados considerados potências globais para aumentar as suas zonas de influência no cenário internacional, assim como criando outras dependências e articulando novas alianças geopolíticas para contrabalançar o poder dos norte-americanos que também aplicam esse tipo de diplomacia nas relações internacionais.

No âmbito bilateral a cooperação técnico-comercial com a China (RPC) foi um fator significativo para reconstrução da estação de pesquisas brasileira na Antártica, um desafio que foi levado a bom termo e no tempo adequado para o atendimento dos compromissos científicos nacionais e internacionais.

Já com a Federação da Rússia há uma colaboração significativa em Ciência e Tecnologia no sistema de posicionamento global russo GLONASS, onde o Brasil aparece como um dos maiores hospedeiros fora da Rússia, com três estações receptoras do sistema.

Respeitáveis iniciativas regionais de ampliação e fortalecimento do importante instrumento da confiança mútua na região, em particular com a Argentina, são constantemente construídas e não devem ser negligenciadas como a cooperação multilateral entre atores regionais. Desta forma, cita-se fatos que perduram como as assinaturas do Tratado de Assunção que criou o Mercado Comum do Sul (Mercosul); a criação da Agência Brasileiro-Argentina de Contabilidade e Controle de Materiais Nucleares (ABACC); o Acordo Nuclear Quadripartite⁶ de Salvaguardas

⁶Acordo Quadripartite entre Argentina-Brasil-ABAAC-AIEA. “Os Estados-Partes comprometem-se, ..., a aceitar a aplicação de salvaguardas a todos os materiais nucleares em todas as atividades

Nucleares, junto à Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA), todos de 1991; e a ZOPACAS, de 1986, cuja implementação e resultados trazem repercussão direta para a paz na região sul-atlântica (AMORIM, 2012, p.10).

Ainda segundo Amorim (2012), certas arquiteturas de cooperação internacional para a região marítima do Atlântico Sul são compatíveis com as diretrizes e ações descritas nos documentos nacionais de Defesa do Brasil e atendem uma parte das pretensões e ansiedades para os problemas de segurança dos países africanos ocidentais lindeiros ao Oceano Atlântico, embora ainda sejam de pequena monta para o volume de problemas.

Entretanto, essa natureza de colaboração brasileira pacífica, multilateral e diplomática, que ao mesmo tempo que promove o aprofundamento nas relações de poder em um certo ordenamento regional, assim como favorece o entendimento entre governos, também poderá promover outras ações colaborativas de atores externos à região. Nesse caso, especialmente por parte dos países considerados potências globais que são os que desejam poder e ordenam as relações internacionais, além de possuir disponibilidade e capacidade econômica para oferecer incentivos de vulto, notadamente de material e financeiro, aos carentes estados que cercam a região sul-atlântica.

“A próxima década parece trazer um reequilíbrio significativo das relações em torno e dentro do espaço atlântico, com o Atlântico Sul a desempenhar um importante papel em termos políticos, econômicos e de segurança. A alteração será conduzida pelo crescimento do Brasil e da África do Sul enquanto atores globais, assim como pelo papel crescente da África Ocidental como fornecedora de energia” (AMORIM, 2012).

Não obstante o sistema internacional estar em constante ampliação e dinamizado com a expansão das forças agregadoras da economia e das comunicações, o fator demográfico é fator significativo para o incremento das demandas sobre os recursos naturais, inclusive os oriundos dos oceanos, região tão sensível quanto as terras emersas. Nesse caso, não obstante o regime estabelecido pela UNCLOS ter logrado expressiva legitimidade pela adesão de 166 países, o respeitável documento não apresenta respostas para todos os possíveis fatos que

nucleares realizadas dentro de seu território, sob sua jurisdição ... com o objetivo único de assegurar que tais materiais não sejam desviados para aplicação em armas nucleares ...”. Disponível em: <https://www.abacc.org.br/wp-content/uploads/2016/09/Acordo-Quadripartite-portugu%C3%AAs.pdf>

possam gerar contenciosos, inclusive para os que envolvem as potências que ainda não aderiram a Convenção.

A busca global pela “boa ordem no mar”, termo normalmente utilizado por Geoffrey Till em seus livros (TILL, 2018, p.307) tem sido a meta de países com poderes navais fortes capazes de impor, ao menos em determinadas áreas onde residem os seus interesses, a segurança marítima. É fato que alguns países não reconhecem certas cláusulas da CNUDM, dando diferentes declarações interpretativas para o texto amplamente acordado. Subjacentes aos pleitos, rejeições ou insatisfações com o documento estão mui certamente os interesses soberanos econômicos, geoestratégicos e/ou políticos pautados pelo potencial dos recursos existentes em suas áreas de interesse.

No âmbito do entorno estratégico de interesse do Brasil, a Antártica, as águas da costa ocidental e das proximidades da África Subsaariana apresentam grandes reservas de riquezas extrativas naturais, e que pelo volume de atividades necessárias para se tornarem bens de desenvolvimento, tornam-se também cada vez mais escassos, assim como de difícil controle no mundo político-econômico.

A América do Sul, a Antártica e a África ocidental detêm significativas reservas de recursos naturais. Nesse entorno estratégico, com foco no Atlântico Sul, é indispensável a consolidação a região como Zona de Paz e Cooperação (ZOPACS), a fim de evitar interferência de interesses ilegítimos. Motivações política, conflitos sociais, interesses de grupos econômicos e até de cunho étnico e religioso trazem, como questão subjacente, a busca por energia, água, minerais raros e espaço geográfico. (PEM 2040).

Surge assim, a preocupação pela afirmação geopolítica da região marítima do Atlântico Sul e do seu entorno, o que estimula uma das visões políticas de futuro do Brasil no sentido de construir um ambiente cooperativo e de paz, cuja expressão política mais significativa que se apresenta talvez seja a oportuna e antiga, mas não obsoleta, iniciativa regional do fórum da ZOPACAS, oriundo da Resolução 41/11, de 1986, da Assembleia Geral da ONU.

Este fórum não é uma organização de integração política ou militar dos países da região, e ainda não possui uma secretaria-executiva ou mesmo um país como sede, o que o torna praticamente de pouca efetividade. Apresenta-se mais como *lócus* multilateral de amplitude política e de discurso cooperativo para os países membros, onde estes podem alinhar os seus problemas com os seus pares da

região sul-atlântica. Forjado logo após a Guerra da Malvinas/Falklands, quando o Brasil observando alterações nos aspectos de alianças e das tratativas das relações internacionais, buscou exercer sua liderança e aglutinou diferentes países do espaço sul-atlântico em torno de objetivos comuns.

Essa Organização multilateral possui como principal objetivo a manutenção da paz regional, a cooperação entre os seus integrantes e a segurança no Atlântico Sul, mas outras iniciativas como evitar a proliferação ou a presença de material radioativo, cuidar dos aspectos ambientais regional e buscara solução adequada de possíveis conflitos entre os seus membros também devem ser destacadas (GARCIA, 2017, p.19).

Por ocasião do VII Reunião Ministerial da ZOPACAS, em Montevideu (2013), o então Ministro da Defesa do Brasil, Embaixador Celso Amorim realizou uma intervenção e declarou que o fórum está calcado na preservação dos direitos soberanos dos Estados regionais, no sentido de garantir a exploração dos recursos marítimos presentes no Atlântico Sul. Destacou ainda que esse organismo nasceu de uma iniciativa baseada na ideia da estabilidade regional, de promoção da paz e da cooperação entre os países que compõem o entorno do Atlântico Sul, e enfatizou: “ao aprofundarmos nossas relações, evitaremos que o Atlântico Sul seja visto como um vazio de poder e, portanto, atraia forças externas às nossas regiões ...”. Desta forma, espera-se que a amplitude e a coesão na cooperação entre os estados regionais produzam o efeito de dissuadir terceiros de apresentar soluções alienígenas ou mesmo de “intervenções externas” na região.

O Embaixador C. Amorim completou sua ideia com:

Se nós não nos ocuparmos da paz e da segurança no Atlântico Sul, outros irão se ocupar. E não se ocuparão da maneira como nós desejamos: com a visão de um país em desenvolvimento que repudia qualquer atitude colonial ou neocolonial. É por isso que a Zopacas é um fórum único, de que não conheço semelhante no mundo.(AMORIM, 2013, p.2)

Ainda neste fórum, Amorim apontou para propostas concretas e reais de cooperação em áreas como a de ciência e tecnologia para todos os países componentes da ZOPACAS, por exemplo: o mapeamento das plataformas continentais e dos recursos marinhos; a realização de um seminário sobre segurança das rotas marítimas “no nosso entorno, no oceano de que somos ribeiros,

de onde tiramos insumos e meios”; ou ainda um simpósio sobre como realizar operações de busca e salvamento, que envolvem a coordenação de forças diferentes como a Marinha e Força Aérea. E finalizou que é difícil conceber a ZOPACAS, fórum amplo de temas, atingindo seus objetivos sem uma cooperação efetiva entre os Ministérios da Defesa, pois algumas ações e decisões, por motivos diferenciados, podem estar no campo dos afazeres militares, “sobretudo na área da Marinha, que está presente em muitas operações ligadas ao meio ambiente marinho, policiamento do mar e etc.”(AMORIM, 2013, p.3).

Naturalmente, pela iniciativa ter como origem o Estado brasileiro, a ZOPACAS pode se constituir em uma ferramenta eficiente de projeção de poder do Brasil em toda a região do Atlântico Sul, quando este puder conduzir debates direcionados a temas de interesse comuns dos países membros, e que poderão ser em torno da segurança marítima, que sob certos aspectos, abarcam áreas que podem atrair atores alienígenas e vir a prejudicar a busca pela solução regional.

Naquele momento da criação do fórum, a iniciativa também gerou certos pontos de antagonismo das Repúblicas Argentina e da África do Sul (RAS), principalmente pela perda do protagonismo de criação de uma outra Organização Internacional com aspectos militares, à semelhança da OTAN. Tudo leva a crer que a partir daí a RAS deu as costas para o Atlântico Sul e buscou um alinhamento direto com a Grã-Bretanha e Austrália, para não dar a verdadeira importância para as atividades que podem ser desenvolvidas no âmbito da ZOPACAS.

Por outro lado, incentivar e assumir uma função coordenadora, tipo a secretaria-geral da ZOPACAS na área de defesa, poderá dar a entender aos países membros que o Brasil deseja atuar somente em assuntos que lhe possa sensível e influir na sua política externa ou interna nacional, como ter que pautar um debate em torno da presença de uma grande frota de barcos pesqueiros asiáticos nas águas internacionais sul-atlânticas; ou ainda sobre a presença de submarinos de países potências mundiais portando armamento nuclear na região e a discussão internacional evoluir para o debate sobre o submarino convencional de propulsão nuclear brasileiro; ou ainda sobre violações e crimes ambientais marinhos em ilhas oceânicas que podem ser temas sensíveis também aos países membros, e mais afetos à ZOPACAS, mas pode não ser do interesse de todos os membros.

Também não se deve esquecer o papel que tem sido desempenhado pela Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), organismo multilateral

importante que tem aproximado culturalmente o Brasil de países parceiros na língua portuguesa comum e no espaço sul-atlântico, mas também é um fórum facilitador para a cooperação política e técnico-científica, e que mais recentemente incorporou certos objetivos de defesa e de segurança, com atividades de formação, exercícios e treinamentos entre os países membros. Pode ser ainda um dos vetores de integração entre as comunidades econômicas africanas e sul-americanas. Em 1988, a CPLP foi usada politicamente, junto com a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (ECOWAS) para apaziguar uma crise institucional separatista em Guiné-Bissau.

São fóruns regionais ativos significativos, com efetiva participação do Brasil, que devem estimular a visão do Atlântico Sul como um importante espaço de interesse comum regional e que está a muito por merecer ações coordenadas, mas focadas, de proteção por parte dos estados costeiros e mediterrâneos que dele usufruem.

No caso da América do Sul atlântica, a já ativa e estreita cooperação com os dois países atlânticos vizinhos, a Argentina e o Uruguai, podem dar uma perspectiva regional ao esforço de redução da influência de potências extrarregionais e, portanto, contribuir para uma possível identidade “sul-americana sul-atlântica de segurança”, por meio da ativação de estruturas de cooperação marítima regional em segurança e defesa, nos moldes do CAMAS⁷(Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul).

Importa considerar que a região sul-atlântica é permeada por riquezas ainda não plenamente mapeadas em biodiversidade e em sua geografia, servindo como exemplo alguns dos cardumes de espécies migratórias, as grandes reservas de hidrocarbonetos e de minerais polimetálicos. Assim as preocupações foram aumentadas com o campo do direito do mar na região do Atlântico Sul, principalmente as ansiedades geradas pelas possibilidades da expansão legal das plataformas continentais dos países costeiros.

E nesse contexto para o Brasil ampliar sua ZEE por meio da extensão da plataforma continental, existe a necessidade da modernização e efetiva aplicação de uma Política Marítima Nacional (PMN), coerente e sinérgica com seus interesses

⁷ CAMAS - Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul é uma iniciativa regional de cooperação entre Estados sul-atlânticos sul-americanos, que tem como objetivo acompanhar e conhecer, por meio da vigilância compartilhada, as atividades realizadas pelo tráfego marítimo de interesse no Atlântico Sul. Disponível em: <http://www.coamas.org/>

marítimos presentes e futuros. Esta é uma preocupação política que se encontra em fase de elaboração. A tarefa a seguir é a de pôr em prática uma estratégia marítima conexa com as ações expressas nessa PMN, com políticas setoriais econômicas em amplo espectro, de pesquisas científicas e de segurança marítima, que seja harmônica com os pensamentos de seus vizinhos regionais, pois disso depende também o sucesso dos esforços a serem empreendidos junto aos países-membros da ZOPACAS na defesa dos interesses comuns sul-atlânticos.

Impõe-se, pois ao Brasil, o fortalecimento de um sistema com os países costeiros da região sul-atlântica, visando a exploração de mecanismos cooperativos como associações a organismos internacionais de governança global, ou ainda de mecanismos laterais.

2 Ambiente Atlântico

Os recursos marítimos como a pesca desempenham um valor socioeconómico indispensável, e os recursos energéticos, como o petróleo e o gás natural, bem como a sua movimentação em segurança trouxeram para primeiro plano a importância geopolítica dos mares (IMO, 2016).

Este capítulo tem por objetivo abordar como foco a área do Oceano Atlântico, especialmente em sua parte Sul, dentro da área de interesse primário do Brasil o denominado entorno estratégico brasileiro, salientando a importância geopolítica de como este deve ser entendido pelo País e de que forma as instituições nacionais atuam para manter a região como um ambiente isento de atividades inseguras, e na medida do possível, sem atividades desestabilizadoras dos sistemas em funcionamento nessa região marítima.

2.1 Histórico do Espaço Atlântico

O Oceano Atlântico é um extenso espaço marítimo e que pode ser associado a um longo rio que corta três grandes continentes, tendo como início e fim as regiões polares do planeta, possibilitando a ligação entre as regiões Ártica e Antártica. Do ponto de vista geográfico é uma área que cobre aproximadamente 24 por cento da superfície terrestre possuindo 65 estados ribeirinhos, sendo 30 nas Américas, 24 em África e 11 na Europa, e em sua maioria são de Estados democráticos (GARCIA, 2017, p.1).

Liga-se a outros dois grandes Oceanos Índico e Pacífico, por meio de suas passagens Sul (Cabo da Boa Esperança e o Estreito de Drake), sem desprezar a passagem artificial do Canal do Panamá como mais um importante acesso em direção ao Pacífico, assim como a passagem Norte no Ártico, cada vez mais utilizada. Liga-se ainda ao mar interior Mediterrâneo por meio da histórica passagem

do Estreito de Gibraltar. Quase todas as ligações marítimas apontadas foram de grande importância, cada qual em seu momento do passado, para possibilitar que as grandes navegações do século XV e XVI se desenvolvessem para as distantes terras de além-mar. Atualmente, são vias de comunicações abertas que possibilitam que o tráfego marítimo conduza pessoas e bens, são ainda reservas de recursos naturais vivos e não-vivos dos países e principalmente, um bem comum da humanidade.

Na dimensão geoeconômica a região atlântica é o espaço por onde a chamada civilização ocidental se desenvolveu e consolidou, quando observou suas duas fases de domínios marítimos, inicialmente a do Atlântico Sul e Central⁸, até meados do século XIX e a seguir, a rápida transição do poder econômico para a faixa do Atlântico Norte, região marítima que se consolidou no Pós-Segunda Guerra Mundial com a linha de comunicação transatlântica da costa Leste dos Estados Unidos da América para a Europa Ocidental, pela evolução para um modelo de negócios de produção industrial de massa de alta produção e qualidade, e o esgotamento do modelo básico de comércio e das manufaturas quase que artesanais. Essa transição esvaziou e abandonou o Atlântico Sul em um plano inferior.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), a chamada “Lei do Mar” de 1982, mas que somente entrou em vigor para os Estados que o assinaram a partir de 1994, representou um marco para a organização e a regulação do sistema marítimo global. A UNCLOS é um documento que apadrinha os oceanos como largos espaços geográficos de interesses globais comuns e de conseqüente livre trânsito, a exceção se faz no interior do mar territorial dos Estados, que é representado pelo espaço bem definido de até 12 milhas náuticas de uma linha de base das costas de um Estado soberano.

A sustentação da livre navegação global, elemento presente na constante preleção de estados fortes militarmente e que busca limitar o discurso, ações e a ousadia de estados costeiros que naturalmente persistem na busca de seus espaços vitais por meio de mecanismos que possibilitem a expansão unilateral de suas áreas soberanas, em uma espécie de “proliferação de fronteiras psico-legais”, e

⁸Autores também consideram uma região marítima do “Atlântico Central” que cobre a faixa do Mar do Caribe até as costas africanas.

provocando uma espécie de territorialização⁹ de extensas áreas marítimas. Torna-se um acréscimo da jurisdição nacional sobre espaços marítimos comuns, sendo o que Ken Booth (1989) denominou de “jurisdição insinuante”, isto é, “a amplitude das regras e regulamentos nacionais, ou internacionais e de direitos e deveres sobre o uso do mar, [...] assim como em vastas áreas dos altos-mares”. Pode-se narrar que seja o fenômeno da retração dos oceanos e “mares livres” em detrimento dos amplos interesses geopolíticos e econômicos dos estados que prosseguem agilmente sobre áreas consideradas como um bem comum da humanidade (BOOTH, 1989, p.44).

Ainda segundo Booth, o avanço e a sensação de posse sobre as águas também já foi chamado de “movimento de fechamento dos oceanos”, e que talvez seja uma frase forte para o fenômeno da redução dos espaços marítimos comuns, diante do aumento dos anseios e das reivindicações nacionais, e do progresso dos interesses econômicos, sendo ainda fato que vivenciamos um “período de transição dos assuntos marítimos”, saindo de um status de domínio único dos “poderes marítimos tradicionais” para um regime onde os estados, marítimos ou não, exigem participações maiores nos temas, territórios e questões marítimas, além de “reivindicarem maiores direitos na exploração do espaço oceânico”, assim como das reservas marinhas, sendo evidente que neste longo processo de transição e reivindicações não se isenta a ocorrência de conflitos (BOOTH, 1989, p.44-45).

Como algumas regulamentações, a UNCLOS também apresenta suas brechas e que dão margem a interpretações dúbias e reflexões que possibilitam expansões jurisdicionais sobre certos os espaços marinhos. Também se observa a mutação de um sistema controlado pelos “poderes marítimos tradicionais para um novo regime” onde os estados costeiros, e até mesmo aqueles sem litoral, reivindicam propriedades e avançam sobre territórios buscando o domínio na exploração de espaços marítimos, ampliando os desafios para uma força naval que possui interesses globais, que deseja ampliar a sua presença e a mobilidade pelos mares, e que de certa forma são características que representam a “essência da estratégia naval”. As potências navais entendem e já trabalham com a necessidade de um

⁹ Territorialização – “terminologia referente ao espaço terrestre”, entretanto no contexto político pode descrever a administração nacional sobre espaços marítimos, “em direção ao mar em termos de direitos e deveres referentes à manutenção da ordem, à exploração de recursos e ao exercício da soberania”. (BOOTH, Ken. In: A aplicação da lei, da diplomacia e da força no mar, Rio de Janeiro: SDGM, 1989, p.46).

crescente poder de negociação e barganhas com os estados costeiros, obviamente não sendo do interesse das potências globais a ampliação de tais demandas (BOOTH, 1989, p.52-53).

A invasão ou a ocupação de territórios, em qualquer situação, são ações inaceitáveis no atual estamento do sistema das relações internacionais, são passíveis de condenações políticas e amplos questionamentos, embora nem sempre possam ser devidamente combatidos. Entretanto, em determinadas regiões do planeta alguns estados se arvoram no direito de exercerem esse desenho de expansão de suas jurisdições marítimas, seja por qual motivo, de forma a ampliar os espaços de suas fronteiras soberanas, sendo uma “apropriação” um conceito emitido por Gary Knight¹⁰ (1977) e citado por Booth (1989). Para bem ilustrar tal ação, pode-se citar como exemplo e ainda em desenvolvimento, a formação ou a ampliação de territórios arquipélagos no Mar do Sul da China. Pode-se afirmar que é um novo regime de ocupação marítima, à luz da regulação do mar, e um novo rearranjado das fronteiras marítimas, ações cada vez mais reais.

Segundo Booth, o processo de territorialização dos oceanos fortalece o conceito de expansão da zona econômica exclusiva (ZEE), sendo o “temor anglo-norte-americano” de se disseminar e consolidar a ideia de que a “ZEE deve ser entendida como um prolongamento da jurisdição nacional”, como uma área marítima soberana dos estados, reduzindo a liberdade de navegação plena, a mobilidade naval e, mais grave ainda, a UNCLOS sendo entendida como a convenção que contribui positivamente para a “legitimação internacional das aspirações nacionais”, de forma que atualmente se mostra quase impossível uma reversão dessa tendência. Para Booth, “a territorialização dos oceanos e a proliferação das fronteiras psico-legais serão uma realidade da vida naval ...” (BOOTH, 1989, p.50-52).

No Atlântico Sul, talvez pela sua forma alongada, e especialmente pelo menor número de estados costeiros, apresenta disputas territoriais marítimas em menor escala, mas estas são realidades, especialmente no espaço sul-atlântico africano. Há problemas territoriais entre Nigéria e Camarões; Angola e República do Congo e outras menores, mas que sempre são muito significativas para paz regional.

¹⁰KNIGHT, A. Gary – The law of the sea and naval missions. United States Naval Institute Proceedings. vol. 103, Jun1977, p.34-43

O chamado fenômeno da “territorialização dos mares” ainda se mostra de forma sutil nessa região, especialmente no processo de construção tardia e de lenta consolidação e entendimento das novas ZEE como “águas territoriais” dos estados costeiros, que são espaços que a “Lei do Mar” já abriga, garantindo a plena exploração econômica e de acordo com os mecanismos descritos na citada convenção internacional.

Segundo Till (2006), a desejada expansão territorial também pode se manifestar no conceito da consolidação do dinâmico e complexo sistema marítimo de trocas comerciais, que utiliza as águas dos rios e mares como vias de transporte seguras. Tal sistema comercial possibilita a transferência de grandes volumes a longas distâncias em mútuo benefício da cooperação pela paz e pela segurança do sistema de trocas das relações internacionais, ocasionando contribuições e resultados globais de prosperidade e de estabilidade para o sensível e vulnerável sistema de comércio (TILL, 2006, p.8-11).

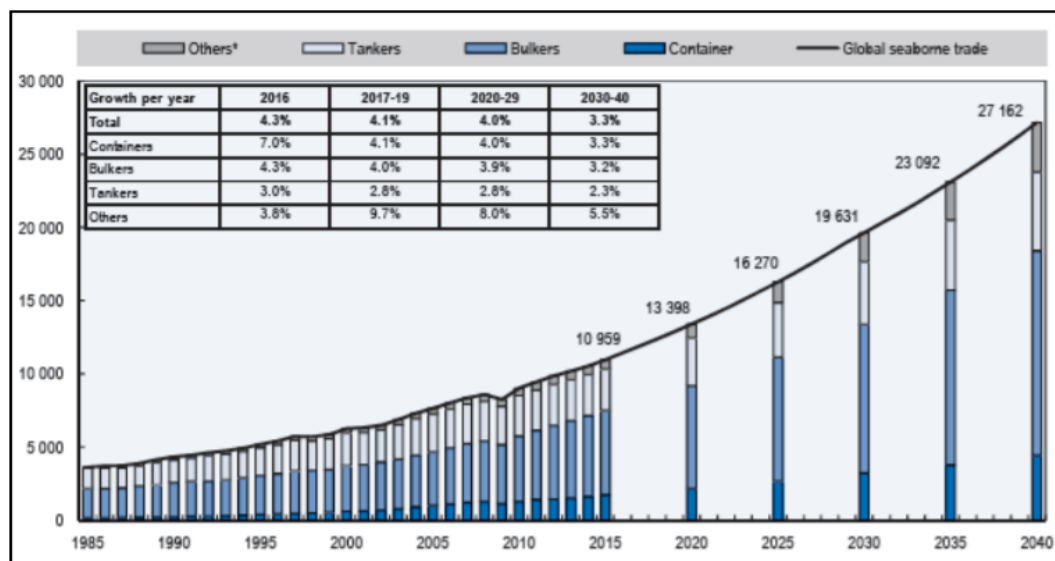
Geoffrey Till em seus diversos livros sobre *Seapower* afiança que a relevância singular dos oceanos para as relações humanas também se mostra nas águas, no leito e no fundo dos mares, especialmente por servirem de “caminhos quase que sem obstáculos físicos naturais”, minimizando os custos do transporte de grandes volumes e em longas distâncias. Corrobora ainda com os dados apresentados pela IMO ao afirmar que em volume de cargas, “acima de 90 por cento do transporte global é realizado pelos mares, e muito desse volume foi acrescentado nas recentes décadas”, representando ainda cerca de 70 por cento do valor econômico comercial mundial (TILL, 2018, p.8).

Ainda segundo esse autor, os oceanos também são utilizados para aproximar civilizações, são empregados como ricas reservas de alimentos, fontes de energia e de geração de renda. Há razões visíveis para se afirmar que em determinadas regiões “os oceanos são fortes fatores de impulso ao desenvolvimento civilizacional humano”, são “centrais para a prosperidade das nações”. Complementa sua ideia dizendo que “os oceanos mais definem as regiões do mundo do que as separam”. Assim, “manter o livre trânsito das vias navegáveis”, com segurança e estáveis por meio de uma ampla vigilância e acompanhamento eficientes, é um significativo atributo marítimo que contribui fortemente para o desenvolvimento e a qualidade de vida humana (TILL, 2006, p. 5-11).

Para TILL (2018), o grande sistema de comércio e de transporte marítimo é uma ampla e próspera indústria que mesmo sob a constante e persistente ameaça de recessão da economia mundial, repousam sobre as “atividades de cerca de 74 mil navios mercantes, armadores, operadores e tripulações”, e que permanecem em franca expansão, seja com “crise mundial econômica ou não”(TILL, 2018, p.8).

Para o ano de 2020, ONU estimou em novembro que o tráfego marítimo global diminuiria em cerca de 4%, devido a interrupções ligadas à crise de saúde. Entretanto, a previsão certamente é de recuperação, inicialmente ainda de forma lenta, mas ao que parece será consistente pelo volume de interações entre os estados, especialmente para o transporte de cargas, sendo o setor dos passageiros ainda um caso à parte neste momento, enfrentando consequências desastrosas.

Figura 2 - Estimativa para o transporte marítimo global (1985-2040)



Fonte OCDE, 2016, p. 191

Discorrendo sobre o grande sistema de transporte marítimo de âmbito global, o mar se apresenta como um “sistema dinâmico e sem fronteiras físicas”, são espaços com amplas possibilidades de livre trânsito, que podem ser usados livremente por todos, a um custo bem mais em conta que as demais formas de transporte(TILL, 2018, p. 36).

Apresenta-se ainda como uma malha interconectada e consistente, mas sensível a impactos “disruptivos”, como a pandemia global instalada desde o final de 2019. E, como os cita Till, são os considerados “Cisnes Negros – eventos

imprevistos que produzem grandes impactos no sistema internacional”. E quando esse tipo de ameaça de interrupção se concretiza, pode causar sérios impactos nos negócios mundiais (TILL, 2018, p. 37).

Desta forma, a maioria dos Estados, especialmente as potências marítimas, acreditam e advogam na manutenção da livre navegação dos mares, da segurança das estruturas críticas para o atendimento do fluxo comercial, da exploração sustentável dos recursos energéticos, além do cuidado com o meio ambiente e de seus recursos naturais, vivos e não-vivos, pois confiam que serão benefícios de interesse comuns a todos os povos (TILL, 2018, p. 36-38).

Os recursos naturais dos fundos marinhos, descobertos e os ainda por descobrir, têm ampliado a expectativa para o crescimento da importância geoeconômica dessa desconhecida e promissora região do mar. O domínio marítimo se apresenta como um ambiente imperativo para o desenvolvimento da maioria das regiões que usam os seus recursos como fonte importante de subsistência e de representatividade política. Assim, mesmo o homem vivendo sobre a facilidade das terras emersas, certamente completa a extração de suas necessidades dos mares. E, se por um lado há cooperação, trocas de bens e serviços por meio do mar, por outro lado, a história dos mares nos mostra que ele tem sido dominado por um persistente tema central, a firme competição entre os eternos utilizadores dos mares e aqueles que se auto proclamam os controladores do regramento marítimo global, uma autoridade dos assuntos do mar apoiado por um forte poder marítimo (TILL, 2018, p. 24-28).

Till (2006) expande suas ideias de que o homem não vai para o mar apenas por um motivo, mas por uma variedade de razões significativas e conectadas a basicamente quatro fatores, que aquele autor denomina de “atributos do mar”, e que juntos cooperam para o desenvolvimento do complexo sistema global marítimo, a saber:

- a) o mar como fonte de recursos;
- b) o mar como um meio para o transporte e para as trocas de bens;
- c) o mar como meio de informação e de disseminação de ideias; e
- d) o mar como um meio de projeção e de dominação.

O teórico professor prossegue afirmando que todos esses atributos do mar em combinação com as rápidas comunicações promovidas pelo espaço cibernético, e juntamente com a rede comércio marítimo mundial têm provocado uma densa teia

de linhas de comunicação marítima e de ágil interação global, uma ampla rede multilateral de interesses comuns (TILL, 2006, p.6-17 e 351-357).

Ken Booth (1989) organiza seus argumentos citando que os estados se valem dos mares basicamente para três amplos propósitos:

- a) o transporte de pessoas e bens;
- b) o posicionamento do poder militar com intenções diplomáticas ou de emprego bélico; e
- c) a exploração dos recursos marítimos (BOOTH, 1989, p.52-53).

Observa-se nesses dois teóricos dos assuntos marítimos que, apesar de conceitos genéricos bem observados e elaborados sobre os propósitos, atributos e qualidades dos mares, ambos se alinham nas conclusões e desenham um pensamento quase comum sobre a relevância dos oceanos para o desenvolvimento das sociedades e das nações, tendo estas nações sofrido potencializações político-econômicas da expansão ultramarina, ocorrida a partir do século XV, e que o professor Till apontou como sendo o início do fenômeno da globalização.

Ainda nessa sequência de ideias e de conceitos teóricos, os oceanos têm se mostrado como um *locus* efetivo de desenvolvimento, mas também de projeção de poder, despontando como uma larga “estrada estratégica” como resumiu Till (2018), e um meio de dominação. Para a história ocidental, os avanços iniciais sobre o mar se deram ao longo do Mar Mediterrâneo, em áreas marítimas costeiras do Oeste mediterrâneo que foram utilizadas e exploradas comercialmente pelos povos navegadores fenícios, cretenses e gregos, sem esquecer dos egípcios que se aventuraram também além da foz do rio Nilo, logo seguidos por outros povos costeiros e ilhéus, que compreenderam a oportunidade que o domínio do meio marítimo proporciona, sendo um ambiente ágil e dinâmico para criar, fortalecer e expandir poder, embora gerem disputas e, portanto nem sempre sejam seguros. O mar também provoca desenvolvimento para todos que o usam de forma adequada aos seus interesses, e assim poucos foram os povos que sustentaram um poder marítimo¹¹ forte que lhes garantisse uma hegemonia militar e comercial, por longo tempo (TILL, 2018, p.13).

¹¹Poder Marítimo – é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais (PEM 2040, p.14).

Para os gregos, o então “mar ocidental” (Oceano Atlântico) se apresentava como um espaço de difícil compreensão, daí suas histórias não incentivaram a exploração das longínquas águas. O Mar Mediterrâneo já lhes era suficiente para os seus propósitos de sustento e de domínio sobre outros povos vizinhos. Suas inúmeras ilhas e as diferentes rotas comerciais provocaram o crescimento da navegação, tendo como consequência a prosperidade das cidades-estados. Além do comércio, seus navios também foram usados como grandes armas de combate, que interagiram nas guerras entre o poder terrestre e poder naval dos próprios gregos, ou contra outro grande poder terrestre, os persas.

Avaliando exemplos para os demais atributos, e tendo como foco o Oceano Atlântico, há registros na antiga cidade de Cartago, fundada por fenícios no norte da África – hoje Tunísia, quando foi empreendida uma ousada e importante caravana costeira comercial e exploratória marítima. Por ocasião do seu período de apogeu por volta dos anos 500 A.C., uma esquadra cartaginesa teria deixado o Mediterrâneo pelas “colunas de Hércules” e margeado a costa Oeste da África e teria estendido esse périplo até próximo do que hoje se denomina de Golfo da Guiné, tendo retornado com sucesso ao Império Cartaginês. É a saga marítima conhecida como o “Périplo de Hanno”¹². Decorreu do espírito aventureiro e da ousadia cartaginesa, descendentes diretos dos fenícios, executada por meio de embarcações mercantes de transporte de mercadorias e soldados provocando a expansão econômica, cultural, de ideias e informações, em épocas de difíceis comunicações.

O conceito de considerar o mar como espaço de domínio próprio adveio na evolução das chamadas Guerras Púnicas, onde a então República romana e depois o Império romano, em guerras pela sua expansão territorial conquistou e consolidou importantes espaços logísticos e comerciais no Mar Mediterrâneo. Tal guerra expansionista somente foi finalizada após Roma copiar e desenvolver, com ajuda dos gregos, um poder naval semelhante ao cartaginês que os possibilitou aniquilar o mais forte poder naval do mar Mediterrâneo e assim, avançar sobre a cidade-estado de Cartago (TILL, 2018, p. 5-14).

Desta forma, os romanos propugnaram uma nova forma de domínio marítimo e alteraram o status do mar Mediterrâneo para um *mare nostrum*, estabelecendo sua hegemonia em toda a região mediterrânea, visando o uso militar e a utilização

¹² “The Periplus of Hanno the navigator”. Disponível em: <http://www.historyofinformation.com/detail.php?id=2153>

econômico-estratégica de forma exclusiva do poder marítimo do grande Império romano. Estes logo se estenderam e passaram a explorar também as terras que margeiam o Norte Oceano Atlântico europeu. Foi um tempo ocorrido em um contexto das grandes expansões militares romanas e que durou de cerca de 27 A.C. a 180 D.C., onde o grande Império acumulou e expandiu as experiências dos grandes navegadores (gregos, fenícios e cartaginenses) e, apesar dos medos construídos pelas religiões monoteístas e que já se consolidavam ao longo do Mediterrâneo, a respeito da existência de monstros nos limites dos mares, prosseguiram com os seus avanços de conquistas, usando aspectos de cunho cultural, comercial e militar, pois Roma dominou, escravizou e passou a oferecer sua proteção aos povos debelados contra outros impérios e tribos.

Nesse considerado período, quando os romanos já se aventuravam fora do Mar Mediterrâneo, seguindo ao longo das costas europeias, estabeleceram conquistas sobre certas colônias(tribos) da região do Rio Douro, atual região ao Norte de Portugal, que atendiam pelo nome genérico de *lusitani*. Todas as cidades conquistadas, além das terrestres, contribuíram para a grandeza do Império Romano e o estabelecimento do histórico período conhecido como *Pax Romana*. Foi o mar utilizado como um meio de dominação (TILL, 2018, p. 5-14).

Cerca de nove séculos após os romanos, as navegações atlânticas voltaram a serem exploradas por tribos do norte europeu - os vikings -, que de forma ousada, aventureira e com atitudes de domínio e desbravadoras tinham como objetivo primário conquistar, pela força e pelo mar, as riquezas e terras aráveis necessárias à sua prosperidade. Exploraram quase toda a costa e rios da Grã-Bretanha e da Europa Ocidental até alcançarem o Mar Mediterrâneo, cruzaram para o Leste as águas do Atlântico Norte, povoando as atuais Islândia e Groelândia, chegando até a América do Norte. Foram viagens consideradas como sagas marítimas expansionista, pelos detalhes observados no tamanho e no formato de suas embarcações, além das precárias condições de navegação (TILL, 2006, p.9).

Na China do século XV, em uma de suas mais famosas sagas marítimas, o almirante e diplomata muçulmano Zheng He¹³, comandando cerca de 200 navios, distribuídos em diferentes esquadras, e segundo relatos, por volta de vinte e sete mil

¹³ <https://www.britannica.com/topic/navy>

homens, conduziu pelo menos sete expedições marítimas entre os anos 1405 e 1433, em cruzeiros diplomáticos e comerciais pelo Oceano Índico.

De forma ligeiramente diversa das grandes navegações comerciais europeias, as caravanas marítimas chinesas tinham também objetivos dissuasórios que se somavam a outros interesses políticos, de forma a impressionar os povos visitados com demonstrações de pujança política e militar do grande Império chinês, da Era Ming. Queriam ainda demonstrar expressões de organização social, realizar ações de diplomacia e negócios comerciais; de domínio de grandes negócios econômicos; além da propagação de ensinamentos religiosos para os povos visitados (TILL, 2018, p.8).

De certa forma eram a continuidade das grandes navegações de cunho comercial empreendidas pelos consecutivos imperadores chineses, desde o século III A.C. – a parte marítima da grande rota da seda. Suas embarcações, de grande envergadura de carregamento para aquela época, capazes de transportar cerca de 200 toneladas, navegaram pelas regiões costeiras do Índico, do Sul da Ásia e da África Oriental, e segundo registros, até as proximidades do canal de Moçambique, estabelecendo novos pontos de comércio e alargando a influência geopolítica do império chinês. Ainda segundo Till, há quem afirme que Zhang He realizou a “primeira viagem exploratória de circunavegação que pode ter envolvido também contato nas costas das Américas” (TILL, 2018, p.8) e (FRANÇA, 2012).

Pode-se afirmar que foi um bem fundamentado espalhamento de um império da antiguidade que demonstrando o valor dos mares abertos e das longas vias navegáveis também utilizou o seu poder marítimo de forma dissuasória e expansionista com a imposição geopolítica dos pensamentos chineses sobre a grande região Indo-asiática. Foi o mar como um meio para o transporte do comércio, de disseminação de informações e de ideias, e de dissuasão.

Contemporaneamente, essa potência asiática se faz valer como um de seus argumentos para a expansão territorial sobre o Mar do Sul da China, das históricas viagens de exploração sobre a extensa parte marítima da mui antiga rota comercial da seda, justificando os seus avanços geopolíticos por muitas centenas de milhas náuticas em direção ao sul do seu território, sobre zonas econômicas exclusivas já estabelecidas e ratificadas por outros países, chegando mesmo a reivindicar as águas territoriais de Estados soberanos naquela região marítima.

2.2 Potências Marítimas Atlânticas

Mais do que em qualquer outra região da África, as comunicações e o comércio de escravos entre Brasil e Angola eram estimulados pelas correntes marítimas e os ventos complementares, que impulsionavam a navegação a vela (GOMES, 2019, p.214).

A história do segundo maior oceano mundial - o Atlântico - é bem registrada pelas alternâncias de dominação e poder através dos séculos mais recentes que advieram das buscas e conquistas do poder, por meio do monopólio do comércio, da primazia pelo comando da navegação e dos extensos espaços marítimos desse significativo Oceano.

A história do domínio do “mundo Atlântico” pode ser dividida em dois momentos, segundo Marques (2020), citando o trabalho do historiador holandês Pieter Emmer, no início dos anos 1990. Inicialmente no século XVI, os reinos ibéricos dominaram todo o comércio de prata e ouro, que os possibilitou criar reinos fortes na Europa e Américas, cabendo ao demais tentar destruir “o monopólio ibérico sobre o Atlântico”, daí a série de ataques de corsários e piratas ingleses, holandeses e franceses. E o segundo momento quando se desenvolveram as grandes plantações nas regiões caribenhas e fluxo escravo se intensificou para aquela região, provocando a ascensão do Atlântico Norte (MARQUES, 2020, p.89-90). É uma visão curta, pois o tráfico transatlântico permaneceu até meados do século XIX.

O período histórico compreendido pelos séculos XVI e XIX assistiu o estabelecimento de um novo sistema geoeconômico orientado quase que exclusivamente para o Oceano Atlântico e os seus países costeiros, com uma arquitetura comercial de forma trapezoidal significativa, ligando a América do Sul, Caribe, América do Norte, Europa e África. Tal sistema tinha como origem as riquezas extraídas dos metais preciosos originários das terras americanas que proporcionaram uma revolução financeira na Europa medieval, e em meados do século XIX da China, um enriquecimento dos reinos europeus muito além do imaginado, assim como o conseqüente desenvolvimento do comércio e do tráfego marítimo atlântico. Possibilitou ainda que países da Europa Ocidental, ampliassem e sustentassem, emavas sucessivas de domínios, o controle político-econômico

sobre as sociedades iniciais das costas da África e das Américas, além do financiamento das expedições pela busca pelos desejados e finos produtos asiáticos, que ainda não havia igual nas Américas ou em África.

Foi o que Serge Gruzinski¹⁴ (2004) chamou de primeira globalização, onde os povos europeus construíram uma ponte entre as terras ditas civilizadas da Europa Ocidental e o mundo primitivo das colônias de além mar. Ponte esta, inicialmente exercida por meio da exploração individual de navegadores, e em seguida por meio da construção de uma extensa rede de comunicações marítimas, governamental e privada, entre os três grandes continentes que margeiam o extenso Oceano Atlântico (África, Américas e Europa). E em sequência, os europeus buscaram a expansão do caminho marítimo para as distantes terras da Ásia, e que passava pelo Atlântico no contorno da África, levando as riquezas em prata e ouro das Américas, além dos canhões, e trazendo produtos exclusivos de alto valor das distantes regiões asiáticas, o que ampliavam o poder dos comerciantes burgueses, repúblicas e reinos europeus (FRANÇA, 2012).

Till (2018), também confirmou que a partida do fenômeno socioeconômico, conhecido atualmente como globalização, se deu com as Grandes Navegações, por ser um acontecimento dinâmico, ampliado e sem fronteiras. Foi um tempo onde o Atlântico Sul se comportou como a região central dos negócios mundiais, um longo período quando se alternaram os seus vários “donos”, e lhes garantiram momentos de hegemonia, propiciando que “pequenos” reinos europeus se sustentassem como verdadeiros impérios globais, a saber: o português; o espanhol; o holandês e o britânico, em uma viva alternância de hegemonias de potências militares e comerciais, e em uma intensa circulação de ideias, pessoas e de bens (TILL, 2018, p. 36-40).

Do ponto de vista dos historiadores a Era dos Descobrimentos ou das grandes navegações, deu-se de meados do século XV (1450) até o primeiro terço do século XVII (1630), sendo um período no qual as potências europeias na busca pela ampliação dos lucros, mais segurança para os seus negócios comerciais, e assim um menor número de intermediários no transporte para a Europa, o que excluía os ricos comerciantes das cidades-estados de Veneza, Gênova e as islâmicas, especialmente logo após a tomada de Constantinopla pelo Império Otomano, em

¹⁴ Serge Gruzinski – *Les quatre parties du monde*, 2004.

1453. Tudo isso incentivou na busca por um novo caminho, sendo o marítimo o que de menor risco implicava (MALOWIST, 2010, p. 2).

O importante controle sobre essas novas vias marítimas em direção as ricas regiões comerciais da Ásia, especialmente por meio da presença física dos navios armados, possibilitou elucubrar a possível e desejada expansão dos seus espaços de influência territoriais, o domínio sobre as novas terras submissas, as vias, as transações comerciais e das riquezas que certamente permitiriam a ampliação do poder dos governantes europeus(MALOWIST, 2010, p. 2).

Assim, lançando-se nas conquistas marítimas, em um contínuo movimento de expansão além-mar que atingiu distantes e imensos espaços territoriais situados nas bordas atlântica, no Índico e logo a seguir na região do Pacífico, as navegações se portaram como uma forma de aproximar as metrópoles das potências europeias, ávidas pelo consumo de novos produtos e exportação das produções internas, de suas longínquas colônias, igualmente consumistas e fontes de matérias-primas (MALOWIST, 2010, p. 2).

A partir dessa expansão marítima alguns dos estados europeus, e em particular os da costa Oeste atlântica, foram marcados por uma formidável organização social e desenvolvimento de suas potencialidades como estados constituídos, visto as novas formas estruturadas da expansibilidade econômica, política e cultural. Com o tempo, acentuou-se o nível de divisão dentro do continente europeu em um Noroeste avançado, do ponto de vista econômico-comercial, uma península Ibérica relativamente pouco desenvolvida e um vasto território no Centro Oeste em franca expansão agrícola, mas também, cada vez mais dependente do movimento de cargas para os mercados do promissor Ocidente europeu (MALOWIST, 2010, p. 2-3).

De forma semelhante, assim foi também ocorreu com o Continente africano, marcado por uma região ribeirinha ao Mar Mediterrâneo da África do Norte, região norte saariana, de população massivamente muçulmana que empreendeu uma disposição civilizacional bem diferente daquela da região situada ao sul do Saara (MALOWIST, 2010, p. 3).

Secundariamente, mas não por acaso, as chamadas grandes navegações proporcionaram uma extraordinária expansão das novas religiões monoteístas para as longínquas terras de “pagãos”, como o cristianismo e o protestantismo. Essa atividade de conversão foi tomada muito a sério por portugueses nas costas da

África e por espanhóis nas Américas, como “defensores perpétuos” da igreja romana. A coroa portuguesa muito se empenhou na tarefa de catequizar um grande reino africano – Congo -, associado a extração de escravos e realizar o tráfego transatlântico para o Brasil. Por ocasião da preponderância marítima de holandeses e ingleses, a atividade da conversão religiosa não foi tomada como prioritária, mas sim o mercantilismo, baseado no acúmulo e nas trocas comerciais de forma quase global (GOMES, 2019, p.194) e (NASCIMENTO, p.120-128).

Louve-se a ousada projeção de pessoas rumo ao desconhecido “mar tenebroso”, pois os benefícios para a humanidade dessas ousadas explorações marítimas que promovendo a interação, a difusão do conhecimento, impulsionaram novos contornos ao desenvolvimento humano.

Na busca pela hegemonia comercial no continente europeu, as conquistas realizadas e os estabelecimentos comerciais portugueses plantados ao longo da costa Oeste da África são avaliados como o marco inicial das grandes navegações globais, que culminaram com o contorno do Continente africano pelo extremo Sul, em 1488, descortinando o sonhado novo caminho para as mercadorias e área produtoras. Notadamente, a exploração do comércio pela África foi uma atividade de muito valor e bastante favorável para Portugal, quando foram estabelecidos entrepostos, focados na lucrativa atividade e agenciamento do comércio de ouro, marfim, especiarias e escravos, mas também como estações de cunho logístico para as versáteis e disruptivas embarcações desenvolvidas nas grandes navegações, as naus e caravelas.

Por conta da ousadia de comerciantes, que acreditaram e a determinação dos reis portugueses, os seus marinheiros foram os primeiros a atingir o distante Golfo Pérsico pelo Sul e estabelecerem conflitos com os piratas e comerciantes venezianos e otomanos ao longo do século XVI, até serem expulsos pelos holandeses e britânicos no século XVII, em suas expansões militares e comerciais.

Segundo dados calculados e disponíveis, os ganhos da Coroa portuguesa saíram de cerca de 60 milhões de reais, na década do ano de 1480, para atingir cerca de 200 milhões sob o governo do rei Manuel (1491-1521) e depois cerca de 279,5 milhões em 1534, indicando que esta progressão econômica não se deu somente pelas trocas comerciais decorrentes dos países do Oceano Índico, mas também, e, sobretudo, pelas relações econômicas estabelecidas nas costas da África (MALOWIST, 2010, p. 3).

A África, inicialmente explorada como uma extraordinária fonte de metais preciosos, possibilitou que o reino português pudesse fortalecer a sua moeda de prata perante outros comércios, e passaram a cunhar uma moeda de ouro de grande valor comercial - o cruzado -, que sobretudo, possibilitou o financiamento da importação de novos instrumentos náuticos e artefatos usados para a navegação, especialmente a boa madeira e o ferro das terras nórdicas da Europa. Os portugueses eram bons construtores navais, mas pouco ou quase não produziam os materiais essenciais à construção dos grandes, seguros e rápidos navios que visavam as longas e duras jornadas até as distantes regiões da África e Ásia nos séculos XV e XVI (MALOWIST, 2010, p. 3).

As riquezas provenientes do intenso comércio da praça de Lisboa, também provocaram a renovação administrativa daquele reino, além de provocar a harmonia entre os burocratas do novo Estado português, de seus nobres governantes e da massa de sua população que foi reescalada socialmente, consistindo de uma inclusão significativa na dimensão política, econômica e social, sendo-lhes oferecido a possibilidade de obterem cargos bem remunerados na burocracia estatal e até novos títulos de nobreza, benefícios também estendidos principalmente à aristocracia e à pequena nobreza portuguesas. Eram cargos tão prestigiosos quanto lucrativos para as famílias, especialmente os distribuídos e preenchidos nas afastadas colônias (MALOWIST, 2010, p. 3-4).

A partir das navegações portuguesas às distantes “terras de além-mar” que logo lhes trouxeram prestígio global de potência marítima e muitos aprendizados, outros exímios navegadores solitários, que incentivados e bem orientados pelo reino ibérico vizinho de Castela (Espanha) lançaram-se, descobriram e tomaram posse de novas terras, cada vez mais distantes. Eram novas terras a Oeste da Europa que prontamente despertaram distintos navegadores, mercadores e aventureiros de diferentes reinos europeus o desejo de estender os seus negócios e domínios além das costas do “tenebroso” Atlântico. Foi um período de grande impulso à ciência e ao desenvolvimento europeu, por meio dos conhecimentos obtidos, do desenvolvimento da nobre arte da navegação e pelo espírito ousado e aventureiro dos homens do mar (MALOWIST, 2010, p. 4).

A partir do final do século XV, o reino de Portugal teve que sustentar um impactante conflito político sucessório contra os fortes reinos católicos de Castela e de Aragão. Entretanto, mesmo com fortes deficiências nos combates terrestres, mas

pela temporária superioridade naval pelos lucros provenientes do comércio marítimo africano, e astutos movimentos diplomáticos, a realeza portuguesa conseguiu manter aqueles reinos afastados das costas da África Ocidental por meio do Tratado de Alcáçovas, “sendo a primeira vez que o Oceano Atlântico foi pensado como uma região com divisão física e política”, dando a Portugal a soberania sobre todas as ilhas e terras costeiras africanas abaixo do paralelo 30° N (Terras da Guiné), sendo ratificado depois pelo histórico Tratado de Tordesilhas, quando recebeu quase todas as terras descobertas e por descobrir a Leste do Meridiano criado como limite geopolítico entre Espanha e Portugal. Logo se tornou uma divisão global muito contestada por outros reinos europeus da época (MALOWIST, 2010, p. 3-5).

Portugal foi um reino arrojado pela audácia de seus reis, mas foi acanhado pela sua população que não teve a capacidade para sustentar o grande sistema de comércio global que ele mesmo iniciou a construção, um sistema de trocas instituído a duras penas, vindo a sucumbir gradualmente por falta de celeridade na burocracia de sua administração que regulamentava o comércio exterior e regia a vida nas colônias, pois era ao mesmo tempo dispendioso e moroso para se adaptar as rápidas e constantes flutuações próprias de um comércio exterior cada vez mais dinâmico e vigoroso (MALOWIST, 2010, p. 5-7).

De forma semelhante também assim se processou com o burocrata, rico, mas acomodado reino espanhol, bem ao contrário dos comerciantes e governantes dos Países Baixos (holandeses), da região de Flandres, dos franceses e ingleses, mais flexíveis, ávidos e determinados em suas investidas para ocupar os espaços pertencentes aos reinos ibéricos (MALOWIST, 2010, p. 5-8).

Já com as grandes navegações em pleno vigor, uma teoria difundida no início do século XVII pelo jurista Hugo Grotius¹⁵, que contestou em favor da Companhia Holandesa da Índias Orientais a então “hegemonia da navegação de alto mar” e do comércio marítimo mundiais estabelecida pelas potências marítimas de então, os reinos de Portugal e de Espanha (*Mare Clausum*). Dentre os vários argumentos apresentados por Grotius, este teria expressado pontos como: os oceanos podem ser vistos como reservas de recursos ilimitados (pensamento da época); e como um meio essencial de via para o transporte dos propósitos de um amplo comércio, no

¹⁵ Hugo Grotius (1583-1645), jurista holandês que lançou as bases do direito internacional e baseado no direito natural.

qual os povos dependem para a sua prosperidade, o seu desenvolvimento e a paz(TILL, 2006, p.369).

E, em complemento, teria ainda registrado algo como: “o mar não possui fronteiras” (*Mare Liberum*, 1609). Ressalta-se que pelo pioneirismo demonstrado nas navegações de alto mar, os Impérios católicos Ibéricos acordaram em dividir o mundo então conhecido entre ambos, com a benção da autoridade papal, sendo que no período estes já demonstravam certos sinais de tibieza nessa bipolaridade pelo controle dos espaços marítimos contidos nos distantes Oceanos Atlântico e Índico-Pacífico (FRANÇA, 2012)e (TILL, 2018, p.27).

O fortalecimento econômico obtido pelas então Províncias Unidas dos Países Baixos (hoje Holanda), que já se apresentavam como uma região comercial em relativo desenvolvimento no século XVI, deu-se em grande parte devido a acumulação realizada pela agilidade dos negócios e trocas comerciais ao longo do rio Reno e de outros rios centrais europeus que desaguam no canal da Mancha, ligando as ricas regiões agrícolas temperadas do Centro Oeste ao litoral nordeste europeu e daí para os demais grandes centros comerciais da costa Atlântica(TILL, 2006, p.83).

As terras dos Países Baixos localizadas no nordeste europeu se encontram em uma posição privilegiada geograficamente, o que também os favoreceu no domínio e na ampliação das rotas comerciais das costas europeias. Tal comércio batavo muito se desenvolveu pela pouca burocracia administrativa e pela presteza dos movimentos dos seus comerciantes, aproveitando-se da intensa atividade no entreposto comercial existente no movimentado porto central da cidade de Lisboa, para onde se transportavam os produtos vindos das possessões atlânticas portuguesas no Brasil e na África, mas também da região do Indo-Pacífico (Oriente) (TILL, 2006, p.83).

Nesse ponto, o transporte de mercadorias pelo alto mar já se tornara uma realidade e se firmava como uma nova forma de manter seguras o tráfego das transações comerciais quando comparadas com o transporte terrestre por meio das caravanas que lentamente atravessavam os caminhos incertos e perigosos dos longos desertos entre a Ásia e a Europa Ocidental. É importante que se registre que essa forma dinâmica de transporte de mercadorias de luxo como os tecidos de seda, porcelanas, marfins, pérolas e metais preciosos oriundos de África e de países asiáticos, logo se tornou um atrativo para o aparecimento dos piratas nas rotas

marítimas, inicialmente nas proximidades do Golfo Pérsico e depois se alastrou por todo o Oceano Índico, então considerado um *mare librum*, onde os navios mercantes armados navegavam e negociavam com pouca ou nenhuma ameaça de piratas e que vagueiam até hoje por diferentes mares do globo.

O rápido enriquecimento da sociedade batava provocado pela força do florescente comércio, motivou novas descobertas, incentivos culturais, ideias e ambições mercantilistas, e especialmente o sentimento separatista de independência política. Assim, beneficiando-se do apoio de duas potências europeias - Inglaterra e França -, quando estes favoreceram sua guerra de libertação contra o reino de Felipe II de Espanha e Portugal, os batavos investiram militarmente e comercialmente na sua expansão sobre os territórios coloniais de seus inimigos ibéricos, regiões de origem de valiosos recursos de poder e matérias primas, especialmente no “novo mundo”, foram essencialmente combates entres nativos armados pelos ibéricos contra esquadras batavas bem treinadas e motivadas (ALMEIDA, 2006).

A estratégia batava consistiu de ataques contra as reservas e fontes de recursos dos ibéricos, afinal eram os inimigos e as potências da época a serem destruídas. Foram três frentes quase que simultâneas: a frente comercial dos escravos, na costa oeste africana; a frente das especiarias, nas possessões da costa leste africana, Índia e Ásia; e a frente da produção do açúcar, ouro e prata, no nordeste brasileiro e na América espanhola, respectivamente. O tripé da prosperidade ibérica (GOMES, 2019, p.360).

Desta forma, incrementados pela vontade e agilidade financeiras da burguesia, a visão mercantilista de seus comerciantes e a determinação religiosa calvinista, impulsionaram o desenvolvimento dos seus portos, arsenais e da construção naval, armando e fortalecendo seus navios mercantes de cerca de 700 toneladas (os navios portugueses tinham pouco mais de 300 toneladas), carregando entre 250 e 300 pessoas, e com uma artilharia cada vez mais potente que, já no início do século XVII, lhes proporcionaram exercer o domínio sobre o comércio ao longo de todo o Oceano Atlântico e, posteriormente do Índico (ALMEIDA, 2006).

De posse desses grandes e artilhados navios-transporte de alto-mar, os holandeses deram partida no seu processo de ocupação sul-atlântico a partir do início do século XVI, sendo uma expansão tanto militar quanto comercial. Inicialmente atacaram e tomaram possessões portuguesas no Atlântico Sul e Índico,

logo após fustigarem as colônias espanholas no Caribe (St. Martin e Curaçao), e em seguida tomaram os fortes pontos comerciais portugueses na África (Costa da Guiné) atravessaram o Atlântico Sul e invadiram cidades do Nordeste brasileiro (Salvador e Recife), as ilhas sul-atlânticas e depois tomaram São Jorge da Mina ou El mina (1637) e Luanda, em Angola (1641) (NASCIMENTO, 2013, p. 121-122).

Fortes militarmente e economicamente, logo se expandiram para as jovens terras da América do Norte onde fundaram colônias importantes (1624-1664). Consolidava-se assim o plano Atlântico da potência naval batava no espaço marítimo antes hegemônico das coroas ibéricas (NASCIMENTO, 2013, p. 123-124).

Os batavos desenvolveram o seu poder marítimo¹⁶ de uma forma incisiva e relativamente acelerada, e por meio de duas companhias de comércio marítimo de “longas distâncias”, uma para o Leste e outra para o Oeste global que em cerca de trinta anos transformaram as bases do comércio mundial. Foi um poder marítimo de relativo pouco tempo e conservaram essa posição geoestratégica por mais de cinquenta anos e que ajudou aos sete pequenos Países Baixos (ou Províncias Unidas) a se fortalecerem politicamente e militarmente. Desta forma, os Países Baixos foram considerados uma grande potência marítima ao longo de todo o século XVII, tendo superado em larga medida, não só os ibéricos, mas também ingleses e franceses (ALMEIDA, 2006).

A princípio, os holandeses se mostraram pouco interessados pelo comércio de escravos africanos, assim como ingleses e franceses, tráfico que era plenamente dominado pelos portugueses, mas com a expansão do florescente comércio da cana de açúcar nas Américas e Antilhas, estes foram despertados para uma nova fase da exploração europeia na África, ao longo da qual o comércio de escravos terá uma importância crescente, sem o qual seriam impossíveis a criação e a exploração de numerosos e grandes domínios europeus nas Américas. Do ponto de vista holandês, a África deixou de ser uma rica fonte de metais preciosos para assumir como um reservatório de mão de obra para suas novas e lucrativas plantações tropicais (MALOWIST, 2010, p. 15 - 18).

¹⁶ Poder Marítimo - é a projeção do Poder Nacional resultante da integração dos recursos de que dispõe a nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais. (BRASIL, PEM 2040, p.14).

A grande consequência para Portugal dessa rápida e determinada ascensão naval holandesa foi abalo estrutural do seu importante, mas frágil sistema de comércio marítimo, sistema esse que proporcionou a supremacia atlântica portuguesa por um curto tempo. Diante da ameaça de fenecer perante os demais poderes marítimos da Europa, Portugal teve que ceder comercial e financeiramente, e buscar proteção sob o manto de uma aliança político-estratégica douradora com o forte reino da Inglaterra, já uma potência marítima. A necessidade impeliu Portugal a realizar pactos comerciais desvantajosos, abriu seus portos e de suas colônias ao exclusivo comércio de produtos ingleses, cedeu a significativa soberania de ilhas de oceânicas no Atlântico Sul e enclaves comerciais na África e Ásia, em troca de apoio e assistência militar, de alinhamento político e da continuidade do comércio de escravos, que ainda sobreviveu por alguns anos (PENHA, 2011, p.30-34).

Entre os séculos XV e XVIII, observou-se uma evolução significativa, progressiva e harmoniosa dos artefatos navais e dos projetos ultramarinos. Foram elementos que fortaleceram as navegações e o poder marítimo, assim como ampliaram o poder naval, navios que intimidavam pelo seu poder de fogo e as novas formas de navegação, especialmente quanto a normatização das técnicas cartográficas, que se constituíram em colunas importantes e seguras para encorajar os descobrimentos, e ampliar o conhecimento e a estratégia para utilização em projetos coloniais de além-mar. Em decorrência de todas essas contribuições, criou-se uma nova forma de constructo social na estruturação e no desenvolvimento dos Estados e das sociedades, assim como o consequente enriquecimento dos impérios marítimos da época (TILL, 2006, p.76-80).

Com as transformações tecnológicas marítimas, o Atlântico Sul passou a ser o teatro de operações preponderante das potências europeias, no sentido de controlar o fluxo mercantil, o tráfego marítimo e as rotas marítimas do Cabo da Boa Esperança e da Passagem de Drake localizados ao Sul dos continentes africano e sul-americano respectivamente. Foram piratas, corsários, forças navais estatais, além das pressões políticas das colônias, todas comprimindo o frágil reino de Portugal que ainda sustentou a importante passagem do contorno africano por um certo período, mas que logo foi “perdido” para a Holanda e depois para a Inglaterra. Com o desmoronamento do dinâmico fluxo comercial estabelecido nas bordas do Atlântico Sul, empurrado por interesses puramente econômicos, e que se transformaram em pressões políticas, militares e diplomáticas, especialmente contra

a mão de obra relativamente menos custosa promovida pelo intenso tráfico de escravos que favorecia Portugal e alguns outros poucos Estados europeus comercialmente, a Inglaterra se estabeleceu como a única potência marítima por cerca de cem anos (PENHA, 2011).

Nessa sequência histórica do Atlântico Sul emergiu o grande Império britânico que manteve a hegemonia marítima global por um longo tempo. Inicialmente, por sua condição insular investiu e consolidou uma força naval considerável nas regiões marítimas de seu interesse direto, combatendo e vencendo as forças navais dos espanhóis, franceses e holandeses (estes, já enfraquecidos pela longa guerra de independência contra a Espanha), além de tutelar o frágil reino de Portugal por longos anos.

Com o desenvolvimento da chamada Revolução Industrial¹⁷, a Grã-Bretanha construiu uma economia sólida com forte acumulação de capital e proporcionou uma avançada tecnologia de uso próprio que os levou a se espriar pelos diversos cantos do planeta.

Este período de supremacia do século XIX, conhecido como *Pax Britannica*, foi um longo e próspero momento de domínio inglês nas relações internacionais, militares e nas relações mercantis, quando acumulou poder por meio da aquisição de colônias, do controle do tráfico de pessoas e bens, do fluxo comercial de mercadorias entre as Américas, a Europa e o Oriente, firmou tratados e introduziu a América do Norte, sua mais promissora colônia na nova ordem comercial - o capitalismo -. O reino da Inglaterra, em uma ampla visão geopolítica, transformou os largos espaços marítimos em uma extensão dos seus domínios terrestres, sendo uma ocasião áurea para o poder marítimo britânico (SILVA, 2013, p. 213-219).

Resquícios políticos importantes desse extenso domínio marítimo inglês ainda hoje se fazem presentes na região sul-atlântica, com a posse de uma geoestratégica cadeia de ilhas oceânicas que se estendem do centro ao extremo sul do Oceano Atlântico. Estrategicamente podem ser utilizadas como bases logísticas que garantem às forças militares da Grã-Bretanha e de seus aliados estações de comando e controle no Atlântico Sul, da forma como os Estados Unidos da América

¹⁷Revolução Industrial - designa um processo de profundas transformações econômico-sociais que se iniciou principalmente na Inglaterra em meados do século XVIII. Caracteriza-se pela passagem da manufatura à indústria mecânica que multiplica o rendimento do trabalho e aumenta a produção global. A Inglaterra teve a sua industrialização antecipada em cerca de 50 anos em relação aos demais países do continente europeu e saiu na frente na expansão colonial, com um maior volume de produtos, diferenciados e de qualidade.

já o fazem na Ilha de Ascensão. Podem ainda serem cedidas a outras potências ou Organismos internacionais externos à região sul-atlântica para se estabelecerem e atuarem de forma belicosa no Atlântico Sul. Recorda-se que a Ilha de Ascensão foi um significativo espaço geográfico de apoio logístico para as forças britânicas, por ocasião da Guerra das Malvinas/Falklands.

Este significativo “colar de domínios geopolítico” formado pelas regiões marítimas ao redor da maioria das ilhas oceânicas e cuja soberania pertencem a Grã-Bretanha, têm como fortes elementos constitutivos os espaços marítimos legais e reconhecidos de duzentas (200) milhas ao redor das ilhas de Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Gough, Sandwich do Sul, Geórgia do Sul, Órcades do Sul e Malvinas/Falklands, além de outras ilhotas e rochedos que conferem à Grã-Bretanha um expressivo poder geoestratégico ao longo de todo o Atlântico Sul.

Neste ponto, não se pode deixar de registrar fatores significativos que contribuíram para o grande fluxo comercial marítimo no Atlântico Sul, nos séculos passados. Se no início das grandes navegações os metais preciosos eram de origem africana, onde Portugal se beneficiava quase que exclusivamente desse precioso bem, mas logo após a descoberta desses metais no Brasil e depois na América espanhola o fluxo marítimo sul-atlântico se ampliou, fortaleceu e provocou uma verdadeira caça dos reinos no noroeste europeu aos bens transportados pelos reinos ibéricos (MARQUES, 2020, p.95-97).

Inicialmente, ainda ao longo do século XV, Portugal estabeleceu um intenso comércio de troca de bens na África, notadamente com o grande e próspero reino do Congo. Tão sonhada quanto o comércio do ouro, era a conversão religiosa dos africanos, que foi muito ajudada inicialmente pelos reis congolezes convertidos, assim como o “comércio das gentes” que animava a nova rota comercial Lisboa-Golfo da Guiné. Foram tantas as trocas de gentilezas entre os então reinos, que um dos reis do Congo chegou a despachar “trezentos escravos” de uma vez, após uma vitória contra o reino do Dembo (hoje Angola). Esse fluxo foi sendo ampliado até atingir uma média de entrada de cerca de 800 escravos ano, e segundo Gomes (2019) em 1530, foram exportados “entre 4 mil e 5 mil “peças da Índia”, ou seja, escravos considerados de primeira qualidade”. Contudo, esse intenso tráfico de cativos também foi o motivo de desavenças entre os reinos, pois o congolês observou que estavam levando certa desvantagem nesse comércio entre ambos,

pois Portugal negara a venda de um navio para que este realizasse seu próprio comércio com a Europa, sem intermediários (GOMES, 2019, p.196-203).

No final do século XV, o tráfico escravo era tão significativo, realizado até por religiosos portugueses que foram enviados para catequisar, que deu importância atlântica para a costa ocidental africana, face ao conjunto das possessões e atividades comerciais, que o rei português incorporou o pomposo título de “Senhor da Guiné” aos seus títulos régios. Segundo o próprio D. João II, “Senhor” por que não tinha o domínio ou “jurisdição sobre os seus povos”. Como exemplo, D. Manuel (1495-1521) tinha os títulos de *rei de Portugal e Algarves, d’ Aquém e d’ Além-mar em África e Senhor da Guiné, da conquista da navegação e comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e da Índia* (CONSENTINO, 20, p. 18-20) e (GOMES, 2019, p.198-202).

Consolidou-se Portugal como uma potência marítima global ao promover o comércio entre três distantes continentes e manter o fluxo marítimo de escravos entre o Brasil e Angola por quase três séculos e meio, a partir de cidades como Luanda, considerado o “maior porto negreiro da história”. Essa navegação sul-atlântica a vela foi impulsionada “pelas correntes marítimas e os ventos complementares” favoráveis no sentido Luanda-Rio de Janeiro, que minimizavam o balanço dos navios e ajudavam no transporte dos cativos. Ainda segundo Gomes (2019), somente dessa cidade “partiram cerca de doze mil viagens que transportaram aproximadamente quatro milhões de escravos”. Some-se a esses milhões, outros imprecisos “um e meio a dois milhões de escravos”. Ainda houve outros seis milhões para o Caribe e América do Norte. Desta forma, vê-se claramente o quão intenso foi o fluxo marítimo transatlântico (MARQUES, 2020, p.95) e (GOMES, 2019, p.210-211).



Figura 3 – Registro de portos que mais exportaram escravos



Figura 4 - Mapa genérico de correntes e ventos Atlânticos

Fonte: <https://www.slavevoyages.org/voyage/maps#introductory->

No século XVII, o tráfico negreiro atlântico provinha de uma área costeira mais ampla que os limites da atual Angola, mas era nesses limites que os portugueses tinham o controle pleno “em todas as etapas – da captura ao embarque nos navios negreiros” (GOMES, 2019, p.210-211).



Figura 5 - Locais envolvidos no transporte transatlântico



Figura 6 - Locais que mais organizaram expedições para o tráfico transatlântico

Fonte: <https://www.slavevoyages.org/voyage/maps#introductory->

Ainda segundo Gomes (2019), até o início do século XIX, o tráfico negreiro transatlântico era o maior e mais internacional de todos os comércios mundiais, sendo que no seu apogeu, por volta de 1780, “cerca de 260 embarcações” cruzaram o Oceano Atlântico carregando cativos capturados, saídos de cerca de “188 portos” de embarque, mas desses portos apenas “vinte deles respondiam por 93% de todo o tráfico no Atlântico”. (GOMES, 2019, p.224).

Dados importantes dizem respeito às perdas das vidas escravas, o que também tornava o negócio inseguro, inicialmente com prejuízos de cerca de 45% das vidas pela mortalidade provocada, especialmente pelas severas doenças tropicais, e que também atingiam as tripulações. Acredita-se que esse comércio do tráfico não era tão lucrativo, girando em torno dos dez por cento enquanto o tráfico tinha pouca oposição, mas que foi melhorando quando a perda no transporte era menor. No momento em que a Marinha britânica iniciou o patrulhamento do Atlântico Sul, esses lucros subiram para até cerca de 300%. Adicione-se ainda aos riscos das viagens transatlânticas, os naufrágios pelo mau tempo e as ousadas ações dos piratas e corsários que faziam ataques e abordagens no alto mar e até nos portos africanos, antes dos navios desatracarem do cais (GOMES, 2019, p.239-243).

As guerras de reconquista ibérica sobre Angola, e depois Pernambuco frente aos Países Baixos desgastou muito o reino de Portugal, ainda sob o jugo de Felipe

II de Espanha, pois sofreu fortes represálias em suas colônias nas Índias, África e na Ásia e mais grave, em território português na foz do Rio Tejo, além de, posteriormente, não conseguindo retomar o domínio sobre o comércio atlântico que passou para o controle dos holandeses e dos ingleses. Ainda “Portugal teve que realizar uma série de concessões financeiras e comerciais” referentes ao comércio do açúcar na Europa, e somente após um acordo, “considerado vergonhoso” para o já então reino de Portugal, em 1661, junto às “Províncias Unidas, ... sete pequenas nações protestantes calvinistas, ... nome genérico de holandeses”, conseguiu a paz necessária para explorar suas, agora reduzidas, colônias (GOMES, 2019, p.351-353).

Vale a pena aqui registrar que esse acordo consistiu na compra, pelos portugueses, do nordeste do Brasil (do Piauí a Alagoas) dos holandeses que o haviam tomado, pela força, cerca de trinta anos antes. Segundo Gomes (2019), tal compra equivaleria hoje a cerca de 25 toneladas de ouro ou cerca de um bilhão de dólares americanos, valores divididos ao longo de dezesseis anos pela então penúria em que se encontrava o reino português. O comércio de ouro e escravos da Costa da Mina que tantas riquezas dera a Portugal no século XV, entra em colapso no século seguinte, mas persistem nas relações entre os portugueses mercadores de escravos, a América no novo mundo e os povos da África, pois aqueles passam a traficar diretamente para as “Índias de Castela”, ou seja, a América espanhola.

Estima-se que o número de escravos vivos que chegaram às Américas, entre 1500 e 1867, estão em torno de 12,5 milhões, em cerca de 36 mil viagens, onde embora ainda imprecisos, provavelmente 40% se destinaram aos portos do Brasil, os números atualmente aceitos pelos historiadores estão em torno dos 4,9 milhões. Independente da precisão desse número, bem se denota a intensidade desse tráfego comercial que era alimentado pelas plantações de cana de açúcar, café, tabaco e a mineração.

Seguiam para os portos africanos fumo, cachaça, couros, tecidos indianos, milho e especiarias da Ásia e retornavam com os navios carregados de escravos africanos. O Brasil foi o principal destino de escravos africanos nas Américas até o século XIX (GOMES, 2019, p. 254-255).

Figura 7 - visão geral do tráfico escravo até o final do século XIX.



Fonte: <https://www.slavevoyages.org/voyage/maps#introductory->

Inicialmente, as grandes plantações de cana de açúcar no Nordeste do Brasil, o comércio de especiarias da Ásia, juntamente com o ciclo da extração do ouro em Minas Gerais, na última década do século XVII, e a prata da América espanhola no início do século XVIII, provocaram o vigoroso tráfico transatlântico comercial de bens e escravos africanos. Entretanto, a ascensão das novas potências marítimas surgidas nos séculos XVII e XVIII, quebraram essa grande cadeia comercial e provocaram o enfraquecimento do comércio nos países do torno do Atlântico Sul. A partir desse ponto, foi a derrocada do tráfego marítimo no Atlântico Sul que decaiu vertiginosamente.

Não se pode deixar de registrar uma efeméride significativa do século XIX, decorrente das guerras napoleônicas e da consequente invasão da Península Ibérica, que muito refletiu politicamente para toda a região sul atlântica - o traslado da corte real portuguesa para o Brasil -. Contando com a proteção e o apoio logístico de uma força naval inglesa, a transferência do reino português foi protagonizada via o Oceano Atlântico, sendo um ponto de inflexão na geopolítica regional e tendo como consequência uma significativa alteração da importância política, do cenário socioeconômico e cultural do Brasil (SILVA, 2013, p.220).

Ressalta-se que também se portou como uma independência diplomática luso-brasileira, pois pressionados pelo Congresso de Viena que proibiu a presença de

cortes europeias em suas colônias, o rei português hesitante em regressar a Portugal, alterou a condição política de sua possessão na América portuguesa, que deixou a simples categoria de colônia para ser elevada à condição de Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. Foi uma solução diplomática muito importante para o jovem País que se consolidava, e também culminou com a união de duas dinastias europeias, a dos Habsburgos com os Braganças, por meio do casamento da filha do imperador austríaco com o príncipe regente português, em 1816, aqui no reino do Brasil (SILVA, 2013, p.220).

Foi ainda nesse vasto Oceano Atlântico onde emergiu e expandiu o poder marítimo dos Estados Unidos da América (EUA), tendo como base teórica algumas das ideias geopolíticas apresentadas por Hugo Grotius no século XVII do *Mare Liberum*, e redimensionadas no final do século XIX por Alfred Mahan que sistematizou ações político-econômicas e militares já amadurecidas e que se fortaleceram nos oceanos globais. Foram conceitos e princípios desenvolvidos que sustentaram concepções estratégicas aplicadas ao longo das duas Grandes Guerras Mundiais (TILL, 2006, p. 42-43).

A consolidação dessa política marítima norte-americana consistiu na minimização da importância na defesa e no comércio costeiros, em prol da maximização de ações presenciais ofensivas em áreas oceânicas; no crescimento quantitativo de infraestruturas de apoio logístico; e qualitativo dos setores da marinha mercante e da força naval (TILL, 2006, p. 42-43).

Mahan observou ainda que no cenário global, o comércio e a política internacional eram imbricados, convivendo em uma eterna competição entre os diferentes estados por recursos e mercados, e notadamente sendo os estados mais fortes apoiados por uma esquadra de potentes navios de guerra. Foram ideias e posições amplamente aceitas e que logo se desenvolveram na jovem e liberal nação norte-americana, que cresceu ávida pelas ideias mercantilistas de domínio dos recursos e do comércio, tornando-se forte o suficiente para estabelecer e sustentar uma nova ordem mundial, no pós-II Guerra Mundial. Foram atitudes que se consolidaram e muito contribuíram para que os EUA pudessem constituir uma unipolaridade militar naval global, obtida logo ao final do período da Guerra Fria, e ainda sem sinais visíveis de enfraquecimento (TILL, 2006, p. 42-43).

Almeida Silva (2014 e 2019), citando outro autor - Crowl¹⁸ (1986) -, afirma que Mahan “não define com precisão o conceito de poder marítimo”, embora este afiançasse a ideia da “capacidade do poder militar na sua expressão naval de controlar o mar”, “de os navios de guerra” estabelecerem a boa ordem no mar. Em outros momentos, Mahan considera “como o conjunto de atividades comerciais marítimas, acesso a mercados e a possessão de colônias que contribuiriam para a riqueza e o poder de uma nação”.

Sopesando que o conceito de Poder Marítimo é importante para as conclusões dessa pesquisa, pois bem demonstra o caráter dual das atividades marítimas pelo aspecto produtivo e econômico que criam oportunidades de crescimento e de desenvolvimento dos estados, e do dissuasório e militar, é apresentado também um outro conceito semelhante ao alinhavado por Mahan e estabelecido por Almeida Silva (2019), sem desconsiderar a definição já explicitada no Plano Estratégico da Marinha do Brasil (PEM 2040):

Poder marítimo é a capacidade de um Estado de usar o mar ou influenciar o conjunto das atividades políticas, econômicas, sociais, ambientais, da ciência e da tecnologia e da segurança e defesa relacionadas como ambiente marítimo (ALMEIDA SILVA, 2019, p. 72).

Segundo Teixeira Silva (2013), reproduzindo o historiador francês Jacques Godechot (1907-1984) em uma de suas obras - *Les Révolutions* -, onde este cita a relevância do Oceano Atlântico como um elemento incorporado à “história da Europa, nos anos entre a publicação da *Bula Inter Coetera* (Entre Outras Coisas) pelo papa Alexandre VI, e a sua ratificação pelo Tratado de Tordesilhas, de 1494”, estendendo-se até o período da “incerta Batalha da Jutlândia (em 1916, durante a Primeira Guerra Mundial)” onde, ainda segundo Teixeira Silva (2013), pela última vez a hegemonia marítima sobre o grande Oceano Atlântico foi disputada entre as marinhas de guerra de duas potências europeias – a marinha do reino da Inglaterra e a do império da Alemanha -, pois alguns poucos anos depois, ao final da Segunda Guerra Mundial, essa hegemonia de poder marítimo sobre o Oceano Atlântico seria transferida “decisivamente para a margem americana do oceano” (TEIXEIRA SILVA,

¹⁸CROWL, P. A. Alfred Mahan: the naval historian. Em Paret, P. ed., *Makers of Modern Strategy*. Princeton Univ. Press. 1986. p. 11-40.

2013, p. 249-251). Foi o período de surgimento da disputa bipolar global, e que em certa monta incluiu e influenciou na região do Atlântico Sul.

Entretanto, assim como o fim do tráfico transatlântico de escravos africanos, o fim da bipolaridade global militar, acentuou a “desertificação” geoestratégica da região do Atlântico Sul, fundada também na extinção de um dos contentores, a então potência marítima global União Soviética, assim como no consequente enfraquecimento do poder naval da Rússia, país herdeiro desse formidável instrumento de presença e de projeção global de poder. Tal fato bem demonstrou o desinteresse geopolítico dessa região considerada periférica internacionalmente, em detrimento do então novo eixo geoeconômico mundial da comunidade transatlântica norte, e que se fortaleceu nesse século. Hoje o foco das ações político-econômicas está em rápido movimento de transmutação para a região do Indo-Pacífico.

É fato que há uma redução gradual da importância do Oceano Atlântico ao longo dos dois últimos séculos, apesar deste espaço marítimo ter sido um significativo palco para eventos militares produzidos pelos países aliados e seus inimigos ao longo da Segunda Guerra Mundial, especialmente por conta do empenho bélico empreendido pelos estados aliados e pela quantidade de navios que compunha o intenso tráfego marítimo de comboios em apoio ao esforço militar-logístico carregado para atender as necessidades das nações europeias em guerra global.

Seguramente, pode-se caracterizar que o movimento continuado de esvaziamento geoestratégico do período Pós-Guerra Fria no Atlântico Sul tem contribuído para que alguns poucos Estados nacionais lindeiros, ainda que de forma acanhada, mas com visões prospectivas de sucesso, possam realinhar essas visões e pensamentos geopolíticos aplicando novas ações estratégicas, e assim ousarem na direção do vazio espaço atlântico, em significativas mutações dos arcaicos desenhos estratégicos da bipolaridade (PETROCCHI, 2013, p. 475).

Foi quando o Brasil realinou os seus interesses estratégicos de maior participação nos fóruns globais e de projeção internacional, avançando assim sobre o grande e vazio espaço marítimo do Atlântico Sul, em direção aos países da África. Entendeu ainda que para se consolidar como uma potência regional deveria gerir uma política externa direcionada para os seus negócios regionais, promovendo novas oportunidades socioculturais, iniciativas de cooperações bilaterais e

multilaterais, e de parcerias político-econômicas diversificadas (PETROCCHI, 2013, p. 475).

Assim, o Brasil por certas limitações de poder, tem focado em ações cooperativas com os países vizinhos, em especial com os da costa Oeste da África e, por conseguinte no caminho marítimo que leva àquele Continente africano na aplicação do conceito de entorno estratégico brasileiro, aproveitando-se dos laços históricos e das ligações culturais da raça, da língua e dos costumes com os africanos. Desta forma, a diplomacia brasileira tem intensificado a busca por acordos de cooperação, sejam eles bilaterais com países de forma pontual e de interesses direto, ou ainda de caráter multilaterais como organismos internacionais, como uma forma moderna de ampliar a sua participação no ambiente internacional do Pós-Guerra Fria. Desta forma, criar, prestigiar e explorar instituições multilaterais para as relações internacionais deve ser a forma de projeção que melhor acolhe o pensamento cooperativo do País, e assim, mantêm-se até os dias atuais, fóruns como a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), de 1996; e o Fórum de Diálogo Índia-Brasil-África do Sul (IBAS), de 2003, ambos com atuação no entorno estratégico brasileiro (PETROCCHI, 2013, p. 475).

Embora a criação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) em 1986, tenha se dado ainda durante o período da Guerra Fria como uma reação a criação de um organismo de defesa na região com propósitos dissociados dos interesses brasileiros, assim como contra a presença de armas nucleares, e de armas de destruição em massa, entenderam os países ribeirinhos ao Atlântico Sul tal preocupação e aderiram maciçamente a esse Organismo. A ZOPACAS, com diferentes propósitos hoje, poderá se tornar um importante instrumento político de apoio e cooperação, que o governo brasileiro vê como uma forma de retomar o diálogo político e fortalecer a cooperação regional.

Visentini (2013a) afirma que no início desse século XXI, o Brasil retomou a compreensão do valor regional do espaço marítimo sul-atlântico para o seu desenvolvimento e projeção internacional, e sem descurar das outras importantes regiões do seu entorno estratégico. Assim, o País passou a observar e a desejar explorar as potencialidades inseridas na larga bacia sul-atlântica que longitudinalmente se estende até o Continente africano, especialmente junto aos países costeiros da África atlântica, unidos com Moçambique por ligações culturais, enquanto esses países sejam uma extensão de seus interesses econômicos e

diplomáticos. Esse significativo movimento geopolítico sul-atlântico proporcionou ao Brasil um aumento da sua importância “na balança global de poder, a partir de uma estratégia de inserção, preenchendo as aspirações de média potência que tem o Brasil” (VISENTINI, 2013a, p.202).

Segundo Petrocchi (2013), embora o Brasil já tivesse se reposicionado em relação a África e ao Atlântico Sul no início dos anos oitenta do século XX, foi o engendramento de uma nova política externa nacional, com um lento realinhamento de visão e com o conseqüente reposicionamento estratégico brasileiro em direção ao amplo espaço marítimo do Atlântico Sul, especialmente focado na cooperação com países de nível de desenvolvimento semelhante, mas que poderiam vir a ter uma vinculação com o pensamento geopolítico brasileiro, especialmente na reforma do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), além de reforçar a sua posição de liderança regional com relevância internacional (PETROCCHI, 2013, p. 475).

Essa desejada relevância internacional brasileira deveria se refletir nas então novas realidades globais e materializar-se no apoio político ao pleito nacional, juntamente com a de outros três relevantes Estados das relações internacionais, conhecidos como G4¹⁹, por um assento no reformulado CSNU. O País também defende a reformulação de outros Organismos Internacionais (Fundo Monetário Internacional, Banco Mundial ...) como forma de maior representatividade nos processos decisórios do CSNU (MRE, 2019).

Normalmente, a política externa dos governos nacionais apoia esse importante pleito que tem sido enfatizado ao longo de sucessivos anos nos países do G4 quanto a “necessidade de revitalizar o processo de reforma do Conselho de Segurança”, e no “mais breve prazo”, incluindo nessa reforma a “expansão de ambas as categorias de membros, permanentes e não permanentes”, visando ampliar a legitimidade, eficácia e dar maior representatividade política.

Os Ministros dos países do G4, como estados aspirantes a membros permanentes de um Conselho reformado reiteraram o “compromisso de trabalhar para fortalecer o funcionamento da ONU e da ordem multilateral global”. O G4 tem

¹⁹Declaração conjunta à imprensa dos Ministros de Relações Exteriores do G4 (Brasil, Alemanha, Índia e Japão) sobre a reforma do Conselho de Segurança das Nações Unidas. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/19556-declaracao-conjunta-a-imprensa-dos-ministros-de-relacoes-exteriores-do-g4-brasil-alemanha-india-e-japao-sobre-a-reforma-do-conselho-de-seguranca-das-nacoes-unidas-nova-york-25-09-2018> Acesso em: 16 jul.2020.

buscado desenvolver debates de forma a articular parcerias com outros estados que compartilham desse mesmo sentimento, e observam que na realidade mundial prevalece o interesse pela multipolaridade, sendo que a “maioria dos estados membros da ONU apoia firmemente um Conselho de Segurança reformado em sua composição e procedimentos, e com novos membros permanentes [...]”. A ampliação do CSNU aponta ainda para a relevância contemporânea da prevalência incontestável do poder econômico para o desenvolvimento dos estados, sendo este um forte elemento catalizador de apoio para a consenso da multipolaridade nas decisões globais e dos objetivos nacionais (MRE, 2019) e (AMORIM, 2012, p.12).

Todos esses interesses nas regiões marítima e terrestre regionais não tiveram o seu valor diminuído nesse primeiro quartil do século XXI, mesmo que o volume das transações comerciais emperre de forma a não evoluir de forma satisfatória nesse longo período de crise econômico-financeira global, e no qual os países lindeiros sul-atlânticos também estão imersos. De uma forma mais direta, é a mui desejada retomada político-econômica regional, o progresso com o crescimento do valioso volume do transporte mercante regional, especialmente com itens em que os países regionais são fortes, as *commodities* e os hidrocarbonetos, mas que ainda se processa de forma arrastada. Certamente é um momento crítico para o desenvolvimento, ou mesmo a continuidade, das parcerias econômicas com os países africanos, mas não da presença de forma a manter as ações cooperativas já em andamento e dos esforços diplomáticos regionais de interesse (VISENTINI, 2013a, p.222). Tal pensamento expresso por Visentini (2013a) ainda está vingando na concepção estratégica de defesa do Brasil.

Geograficamente, mesmo o Brasil apresentando um grande frontispício para a região sul-atlântica, assim como a utilização da região do saliente nordestino brasileiro como um natural trampolim logístico para os Continentes africano e europeu em um momento importante da história mundial, ainda não foi suficiente para sustentar o Atlântico Sul como uma região significativa geopoliticamente, a não ser para os seus estados ribeirinhos. Entretanto, a redução da presença naval das potências mundiais nessa região sul-atlântica é, em certa medida, bem avaliada conforme expressado na PND e na END, na medida em que não se deseja interferências ou soluções dissociadas da realidade regional.

Nessa diminuição da presença naval, onde a exceção se faz no curto período observado no último conflito regional travado ainda durante a Guerra Fria entre dois

Estados soberanos - Argentina e a Grã-Bretanha -, nomeada de Guerra das Malvinas ou das Falklands, em 1982. Consistiu em um combate aeronaval clássico, decorrente de antigas ocupações físicas e querelas diplomáticas por um espaço geopolítico constituído por conjunto de ilhas estratégicas sul-atlânticas e entre os dois citados Estados. Mesmo ocorrendo por motivo de conflito, foi o momento em que o Atlântico Sul retomou parcela de sua importância geopolítica e, momentaneamente, tornou-se foco da atenção mundial.

O abandono físico da região sul-atlântica, por envolver grandes extensões espaciais, também devem ser consideradas uma vantagem estratégica, pois se caracterizam por serem uma primeira linha de defesa militar e a extensão do Atlântico Sul não se porta de forma distinta, sendo poucos os países que podem avançar e transpassar tal extensão marítima. Um exemplo recente desse avanço sobre Atlântico Sul foi realizado por ocasião do trânsito de um submarino nuclear norte-americano do Oceano Pacífico para o Oceano Atlântico com a realização de exercício aeronaval juntamente com um avião de vigilância do Reino Unido, na zona econômica do Território Independente de Ultramar das Ilhas Malvinas/Falklands. Foi a presença de duas potências militares globais extraterritoriais, atuando na região sul-atlântica²⁰.

As longas distâncias envolvidas no Atlântico Sul também dificultam a geração de grandes contenciosos, e no que tange a segurança marítima regional limitam movimentos de ampla monta de atores regionais que possuem menores capacidades operacionais. Pode-se dizer que a distância dos grandes centros de problemas mundiais, torna a região sul-atlântica um ambiente de maior estabilidade e relativa paz, quando comparada a muitas outras regiões do planeta (MOREIRA, 2016, p.23).

Assim, esse extenso espaço marítimo provoca responsabilidades a serem assumidas pelo Brasil de proteção dos recursos naturais e do meio ambiente marinho. Naturalmente, são riquezas pertencentes a todos os países ribeirinhos, e conseqüentemente são alguns estados vizinhos que não possuem força suficiente para a defesa de seus interesses, frente as ameaças que se fazem presentes, os ilícitos que se materializam e, desta forma, a violência marítima fica instalada. A ativação dessa insegurança, também poderá despertar preocupações com a boa

²⁰Disponível em: https://www.clarin.com/politica/fuerte-rechazo-gobierno-presencia-submarino-nuclear-unidos-atlantico-sur_0_Y277E_GbP.html Acesso em: 13 fev.2021.

ordem regional do mar por parte das grandes potências, especialmente quanto a segurança dos bens e negócios de seus interesses diretos, pois a consideram como uma região pacífica (MOREIRA, 2016, p.23).

Segundo Till, “experiências também sugerem que o crescimento, a manutenção ou ainda o revigoramento de um poder marítimo não se dá naturalmente, mesmo para países cuja geografia e as circunstâncias econômicas aparentam serem naturalmente marítimas”. E Till continua, o sucesso de um estado marítimo se reflete não somente no esforço que o país promove, mas também por uma forma particular, pelas circunstâncias geográficas, econômicas e estratégicas têm que favorecer esses esforços (TILL, 2018, p.418).

Desde o início do século XX, o fluxo comercial dominante se processa no Hemisfério Norte, quer seja no corredor transatlântico norte entre a Europa e a América do Norte, ou mais recentemente na região do Índico-Pacífico. E caso seja desejado a inserção, ou mesmo a valorização, da região marítima do Atlântico Sul, será necessário que o Brasil, como o maior país regional, contribua realizando um grande esforço de aproximação política dessas regiões comerciais prevalentes de forma também a se projetar e fortalecer a sua projeção internacional. A aproximação comercial poderá trazer para esta região do Atlântico Sul um certo protagonismo econômico, com a conseqüente valorização dos demais países regionais, sendo provável que somente ocorra este acostamento regional caso se estabeleça uma redução global significativa de certas riquezas estratégicas, e/ou a disponibilidade efetiva, a um bom custo/benefício dessas riquezas estratégicas, para as potências aqui na região sul-atlântica.

O Atlântico Sul não é uma região esquecida pelas potências mundiais, pois é uma região de vigilância permanente da política externa norte-americana, que se mantém como um parceiro dominante em segurança pela sua hegemonia global. Outras potências pertencentes ao CSNU - França e a Grã-Bretanha -, como antigos colonizadores regionais também possuem territórios posicionados estrategicamente no Atlântico Sul. A Rússia ainda sustenta a sua permanência regional por meio de contatos de tempos anteriores ao período da Guerra Fria. Já a China, a mais recente e ascendente potência global tem se colocado como indispensável economicamente em novos espaços, em especial em toda a África e parcela da América do Sul. A China, aparentemente, é um Estado que busca não interferir na governança e não se preocupa com as deficiências administrativas locais. Investe, oferece créditos e

quanto possível consome integralmente a produção. O modelo chinês de dominação apenas exige fidelidade econômica, pelo menos é o que aparente por enquanto.

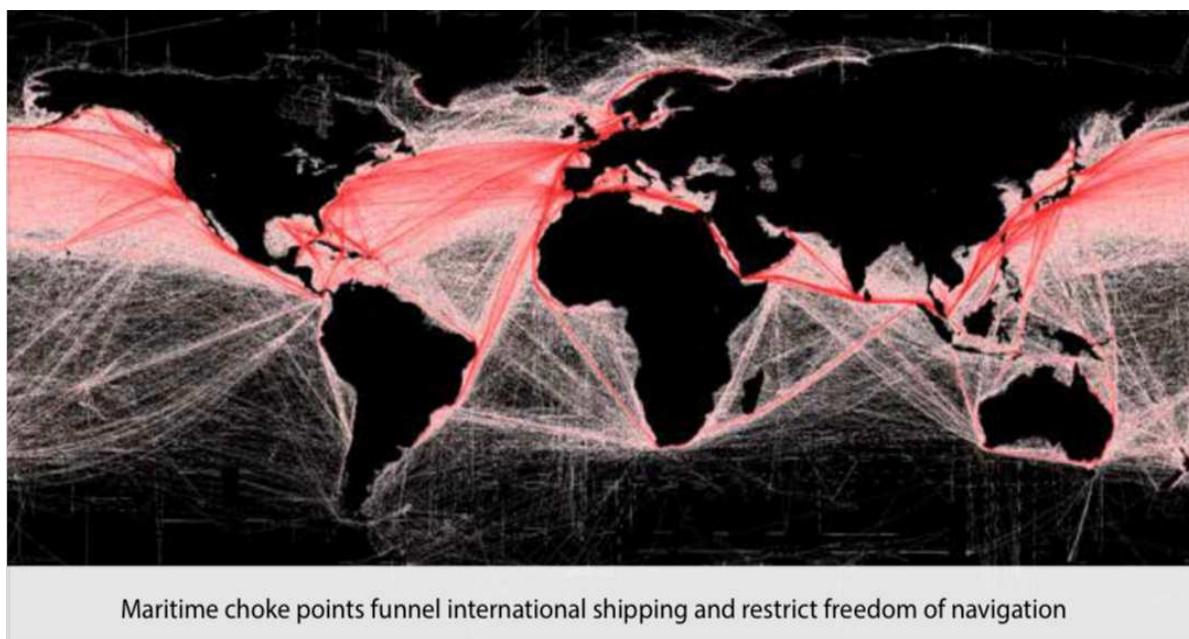
Almeida Silva (2014), em seu texto assevera que “o Atlântico Sul para a atual conjuntura global não é estratégico, assim como economicamente também é periférico”. Entretanto, o autor ressalta que esse ambiente marítimo regional possui potencialidades para ampliar a sua importância e passar a fazer parte do quadro global já no médio prazo, notadamente por apresentar reservas de hidrocarbonetos de alto teor econômico e de minerais estratégicos, ambas reservas ainda por serem mapeadas completamente, e que se comportam como elementos centrais para o desenvolvimento dos estados regionais.

E continua o autor a descrever que, independente desses fatores apontados, o Atlântico Sul é naturalmente a região marítima de interesse direto do Brasil, sendo “fundamental no contexto regional e local”, pois nele circulam os bens necessários ao desenvolvimento nacional, sendo uma via importante de comunicação marítima para suas transações comerciais e para a defesa, assim como para a necessária integração regional, além de um *locus* de cooperação e de defesa do País (ALMEIDA SILVA, 2014, p. 209).

Se, na dimensão global, o Atlântico Sul tem um papel secundário como via de comunicação marítima, e é periférico em termos estratégicos, no âmbito regional e local, a sua importância econômica e geopolítica é fundamental. Para o Brasil, este oceano representa: via de transporte essencial para o seu comércio exterior; fonte de riquezas, especialmente na exploração de petróleo; elemento fundamental para a sua defesa; e via para a sua projeção marítima internacional. (ALMEIDA SILVA, 2014, p. 202).

Em seu texto, o autor continua a relatar que para se entender certas dinâmicas geopolíticas presentes no Atlântico Sul, deve-se aferir a existência de linhas de comunicações marítimas (LCM) seguras para os países utilizadores e que se valem diretamente desse Oceano, como um meio para o transporte de suas riquezas naturais e das necessidades para os seus desenvolvimentos (ALMEIDA SILVA, 2014, p. 202-205). São LCM de relativo volume de tráfego, mas imprescindíveis para o Brasil e seus vizinhos do Atlântico Sul.

Figura 8 - Sistema de transporte global e choke points



Fonte: Uk Maritime Power Fth Ed. 2017

Ainda segundo Almeida Silva (2014), o Atlântico Sul é um espaço de grande interesse para a geopolítica local, na medida em que este também é uma larga via de comunicação para a “projeção para além deste espaço” marítimo, onde o autor faz uma referência velada aos países da África e à Antártica, este que é um importante espaço geopolítico do sul global e que, muito provavelmente, despontará como área de conflito e disputa política, em meados desse século (ALMEIDA SILVA, 2014, p. 209).

O Atlântico sendo um oceano na sua porção sul de menor importância globalmente, é fato que possui significativa importância para os Estados costeiros sul-atlânticos, pois grande parte desses Estados também dali retiram parcelas dos seus recursos naturais, assim como o utilizam como um meio de passagem para o transporte de suas riquezas, comércio e necessidades. Desta forma, Almeida Silva destaca elementos que bem caracterizam a relevância que a sociedade brasileira deve dispensar a região marítima do Atlântico Sul (ALMEIDA SILVA, 2014, p. 209-211).

Neves (2016), complementa esse pensamento quando afirma que o Brasil, no contexto da acepção do entorno estratégico brasileiro, tem buscado evidenciar uma postura proativa com relação à bacia do Atlântico Sul, admitindo a relevância plena

de que esse largo espaço marítimo representa para os interesses estratégicos nacionais decorrente de dimensões geoestratégicas como grandes estoques, reservas e fontes significativa de poder e recursos econômicos; de ser a principal, senão a única, linha de comunicação marítima para o transporte e o intercâmbio comercial, além de “ser um meio de projeção de influência e poder na África” (NEVES, 2016, p. 235).

Como conclusão parcial e dentro do contexto de análise geopolítica do Oceano Atlântico, a importância histórica desse Oceano se traduz no entendimento dos países que o utilizam ao longo de cinco séculos, como um meio eficaz para o transporte das riquezas produzidas nos continentes, além de ter sido um *locus* de poder marítimo, onde reinos europeus se revezaram.

2.3 Região marítima de interesse brasileiro

“ ... a importância que o comércio, a navegação, as linhas de comunicação e as hidrovias interiores, os portos, o transporte, a energia, a pesca, o turismo, a recreação náutica, a exploração de minerais e a indústria naval representam para a Nação brasileira, que carece de uma defesa marítima de amplo espectro” (BRASIL, PEM 2040, p.19).

Quando Mattos (2007) analisou a história do pensamento geopolítico brasileiro, dentre outros geopolíticos do período pós-Segunda Guerra Mundial, citou especialmente as pesquisas e pronunciamentos realizados pela Professora Therezinha de Castro, destacando o seu incansável discurso sobre a elaboração de uma grande estratégia brasileira, que abarcasse o sentimento da presença nacional ativa no espaço Atlântico de interesse, além da consequente efetividade na participação de fóruns de discussões sobre a ocupação do Continente Antártico. Os estudos da Professora apontavam no sentido de que o Brasil pelo seu posicionamento geográfico e porte regional deveria reivindicar o seu espaço naquele continente pela teoria da confrontação, tema em voga à época, como um outro importante espaço geopolítico significativo. Assim, esses dois antigos estudiosos nacionais semearam preocupações geopolíticas importantes sobre os espaços

marítimo (Atlântico Sul) e terrestre (Continente Antártico) que atualmente se mostram de grande interesse nacional, e futuramente serão vitais para o desenvolvimento e a projeção internacional do Brasil.

A Política Nacional de Defesa (PND) 2020 e o PEM 2040 descrevem a região marítima da Zona Exclusiva Econômica (ZEE) do País, e que a MB convencionou chamar de “Amazônia Azul” -um conceito político-estratégico -, compreendendo uma área de cerca de 5,7 milhões de quilômetros quadrados e “onde o Brasil detém direitos de soberania para aproveitamento econômico dos recursos naturais” , como uma das regiões a serem prioritariamente defendidas, especialmente o sudeste brasileiro, onde se encontra o poder econômico nacional; assim como, as regiões marítimas produtoras de petróleo, próximas das costas do País, e onde estão localizadas as reservas de seus principais recursos naturais no Atlântico Sul.

É uma região de dimensões gigantescas, próximo as maiores concentrações populacionais do País e com diversidades marinhas e recursos naturais (BRASIL, PEM2040, p.18).

A PND e a END 2020 também consideram como uma região marítima de interesse nacional, sem desconsiderar as demais regiões do planeta, como a “área de interesse prioritário o entorno estratégico brasileiro que inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica” (PND, 2020, 2.1.6), estando em coerência com as orientações contidas na Constituição da República Federativa do Brasil (CF88), no seu artigo 4º, quando o País descreve os princípios que regem as suas relações internacionais.

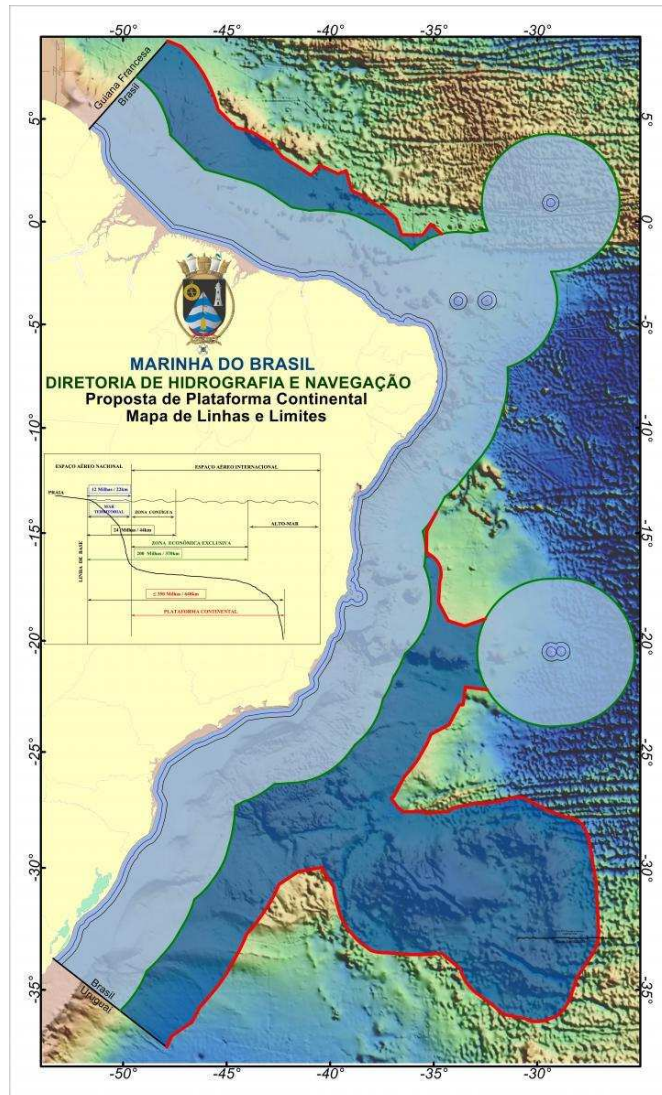
Para estabelecer esta região como prioritária do Oceano Atlântico foram considerados aspectos geopolíticos, econômicos e interesses estratégicos de ampliação do espaço de influência do Brasil. Foram estudos realizados e consolidados em momentos que o Brasil ainda vivia o seu pensamento continental.

A partir das premissas estabelecidas na PND, que passou a enxergar também o Atlântico Sul como área vital para o País, a MB, por meio do seu documento de mais alto nível, a Política Naval²¹ assumiu como área primária todo o espaço marítimo do Atlântico Sul, sendo definida como uma parcela do Oceano Atlântico compreendida como abaixo do paralelo 16ºN, a costa Oeste dos países da África, a

²¹Política Naval MB – Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/politica Naval/book.html>. Acesso em: 30 ago.2020.

borda continental da Antártica e os contornos das costas leste e norte da América do Sul.

Figura 9 - Amazônia Azul 2020



Disponível em: https://www.marinha.mil.br/com8dn/?q=amazonia_azul.

Fig. 10 - Entorno Estratégico Brasileiro



Fonte: Plano Estratégico da Marinha 2040

Tal espaço marítimo é cercado por três grandes massas continentais (América do Sul, África e Antártica), e possui ligações naturais e artificiais com os demais grande Oceanos. Aí também se incluem outras importantes subáreas de interesse geoestratégico nacional, a saber: o espaço marítimo entre o saliente convexo nordestino brasileiro e o côncavo ocidental africano; parcela do Mar do Caribe; e o litoral brasileiro. (BRASIL, PEM 2040, p.18).

Conforme a PND 2020, os “conflitos estratégicos militares”, conforme pensado no período pós-Guerra Fria, têm se apresentado com certa frequência e intensidade, com tendência de crescimento e a espriar sobre as diferentes regiões do planeta, juntamente com a extensão das atividades humanas necessárias ao desenvolvimento socioeconômico e populacional, tendo como corolário ainda o crescimento das demandas por energia e alimentos, implicando em que todos esses fatores conjuntamente possam ampliar a competição e impactar negativamente nas “relações entre os estados” (BRASIL, PND, 2020, p. 17).

O Atlântico Sul sendo uma região marítima interconectada aos demais oceanos do planeta, tem sido uma dessas regiões onde, especialmente nesse primeiro quinto de século, bem se percebe o crescimento dos desafios marítimos, assim como das consequentes ações necessárias para se contrapor a esses obstáculos ao desenvolvimento, provocado pelos ilícitos transnacionais(BRASIL, PEM 2040, p. 24).

Figura 11 - Linhas de Comunicações Marítimas - Atlântico Sul



Disponível

em:

<https://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8A677FF64C01679930DAFD40FB> .

Para o Brasil têm despontado, dentre esses ilícitos, crimes contra o meio ambiente; o tráfico de entorpecentes, pessoas e bens; a pesca ilegal e a não regulamentada; além da “presença de países que não fazem parte da região”, no entanto, são países que já aqui e estavam e possuem interesses regionais (BRASIL, PEM2040, p. 24-26).

A importância econômica desta região marítima também se evidencia por se tratar de um dos entroncamentos do fluxo marítimo das linhas comerciais transoceânicas entre os três grandes oceanos globais, os Oceanos Índico, Pacífico e o próprio Atlântico, com um tráfego marítimo acompanhado pelo sistema brasileiro no Atlântico Sul de cerca de 2.100 embarcações por dia, para unidades de mais de 300 toneladas, segundo dados²² obtidos do Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo da Marinha do Brasil²³ (SISTRAM-MB). Essas linhas de comunicações

²²Dados fornecidos ao autor pelo SISTRAM MB, em 21 de outubro de 2020.

²³O SISTRAM tem propósito similar aos demais Sistemas de SAR (*Search And Rescue*) existentes em outros países, que têm como tarefa permitir em caso de incidente, a rápida localização e o

marítimas (LCM) são utilizadas principalmente como rota de navios carregados de insumos de energia (gás e petróleo cru), além de produtos do agronegócio e minérios.

Como uma melhor forma de ordenar e esquematizar seus estudos acadêmicos, determinados autores fracionam o Atlântico Sul e criam sub-regiões como o professor português Armando Marques Guedes que o fatia em quatro subáreas interligadas, mas com diferenciações e características próprias.

Duas delas constituem faixas horizontais que ligam o Oeste e o Leste da bacia (uma ao Norte, das Caraíbas ao bojo africano... e a outra ao Sul, abaixo do paralelo da Falklands/Malvinas e até à Antártica); e as outras duas verticais, ligando o Norte e o Sul da bacia sul-atlântica, uma dela ocidental, correndo ao longo e ao largo da costa sul-americana, e o seu par ordenado oriental, ao longo da costa africana (GUEDES, 2012, p.4).

Em seus estudos mais recentes, Almeida Silva e Souza Neto (2019), defenderam e registraram suas impressões relativas quanto ao fracionamento do Atlântico Sul, distribuindo-a em três sub-regiões, mas tendo a possibilidade de considerar ainda uma quarta sub-região marítima, dependendo do propósito dos estudos e da análise acadêmica. E ficaram elas assim definidas: área marítima sul-atlântica sul-americana; área marítima sul-atlântica africana; e a área marítima considerada como alto-mar. Por oportuno, registra-se que a quarta área poderá ser considerada como o espaço marítimo das “águas jurisdicionais das ilhas oceânicas de potências extra regionais” (ALMEIDA SILVA; SOUZA NETO, 2019, p. 79).

Avaliando-se a divisão por subáreas realizada pelos autores, a área marítima sul-atlântica sul-americana pode ser considerada a de menor complexidade por envolver somente os três países que já há muito cooperam e se defrontam para esse espaço sul-atlântico, a Argentina, o Uruguai e o Brasil. São Estados que há tempos convivem politicamente de forma harmônica e complementam-se economicamente. Criaram no final da década de 1980, dentro de uma dimensão cooperativa global o Mercado Comum do Sul (Mercosul), quando também se juntou a esses três um quarto Estado mediterrâneo, o Paraguai. Esse organismo multilateral foi inspirado em uma então nova tendência global de fortalecimento

econômico em blocos de países guiados pelo modelo de sucesso socioeconômicos da União Europeia (ALMEIDA SILVA; SOUZA NETO, 2019, p. 79).

Para os efeitos desejados a esta pesquisa, a área marítima geopolítica do Atlântico Sul, espaço inserido no Oceano Atlântico, será considerada como única e indivisível, mais larga no sentido Norte –Sul, logo abaixo do paralelo 16°N, até às costas do Continente Antártico. Espremido geograficamente entre duas massas continentais, a da África e a da América do Sul, cujas ocorrências que o comprometem, afetam o protagonismo político brasileiro, bem como influenciam em toda a região. Sendo que também o que acontece no outro lado do Atlântico Sul, já na margem ocidental africana, poderá repercutir diretamente nos interesses nacionais, especialmente nos assuntos sobre economia e segurança.

Com relação ao compartilhamento da vigilância e do controle sobre o espaço sul-atlântico sul-americano e da segurança marítima regional, os mesmos países sul-americanos, nos anos 1960, estabeleceram a Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS) e promoveram a criação de um organismo internacional multilateral de acompanhamento colaborativo e de controle do tráfego marítimo. Tal instrumento criou a necessidade do desenvolvimento do sistema de vigilância e acompanhamento marítimo importante para a navegação na costa brasileira, o SISTRAM, e para os seus parceiros sul-americanos, sistema responsável pela busca e o salvamento marítimo e pela salvaguarda da vida humana no mar em grande parte da região do Atlântico Sul, a chamada Área SAR do Brasil, de cerca de 22 milhões de quilômetros quadrados (ALMEIDA SILVA; SOUZA NETO, 2019, p.81).

Em 2019, em uma recente modernização do grande sistema, a MB ampliou as atribuições do SISTRAM internamente no Brasil e criou o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) que tem, dentre outras, as responsabilidades da orientação e do acompanhamento de todo o tráfego aquaviário nas águas interiores e do tráfego marítimo no Atlântico Sul e em outras áreas de interesse do Brasil, é que se convencionou chamar de “Consciência Situacional Marítima”, assunto extenso que envolve todos os conceitos de segurança no mar. O CISMAR tem se expandido e promovido intercâmbios e cooperação com outros organismos semelhantes, participando da “Rede Marítima Trans-Regional” que congrega

sistemas de outros três países no mundo e está se conectando a novos sistemas de segurança em implantação no Golfo da Guiné²⁴.

Silva e Neto (2019), continuam a relatar no seu texto referenciado que em relação a expectativa de conflito interestatal na região, é possível de se afirmar que a probabilidade de ocorrência entre os próprios países regionais é baixa, afirmativa que também consta da PND 2020, entretanto a possibilidade de conflito não deixa de existir a partir da persistência do problema latente de segurança com a Grã-Bretanha, uma potência extrarregional com presença permanente no Atlântico Sul, a respeito da soberania das Ilhas Malvinas/Falklands (ALMEIDA SILVA; SOUZA NETO, 2019, p. 80).

Uma outra possibilidade que poderá gerar conflitos entre estados nessa região, é a chamada pesca IUU (ilegal, irregular, e não autorizada), que está sendo considerado o maior flagelo dos oceanos. Há a possibilidade das grandes frotas de barcos pesqueiros atraírem navios de guerra de países extrarregionais como forma de proteger essa pesca predatória.

Seguem os autores ainda descrevendo que persistem ainda outros problemas contemporâneos gerados pelo processo de globalização, especialmente as degradações provocadas ao meio ambiente marinho e as disputas pelos recursos naturais vivos e não vivos da região (ALMEIDA SILVA; SOUZA NETO, 2019, p. 80).

Quanto a costa da área marítima sul-atlântica africana, esta se apresenta de forma mais complexa pelas diversidades socioeconômicas e pelos distintos níveis de carências e capacidades dos diferentes estados. É uma região que se sabe também abastada de recursos minerais e energéticos, tanto nas águas jurisdicionais dos países costeiros como no alto-mar, sendo reserva e fonte exportadora para países da Europa, Ásia e Américas. Todos esses recursos de riqueza do subsolo dão plena relevância global àquela região da costa africana, mas certamente também atrai ameaças de toda ordem, especialmente pela combinação da fragilidade da segurança e da extrema pobreza das populações costeiras do Oeste africano, sem esquecer os interesses, ambições, necessidades e desejos das potências extrarregionais. Toda essa arquitetura de recursos, facilidades e fragilidades, torna

²⁴ Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR). Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cismar/sites/www.marinha.mil.br/cismar/files/folheto_sistramIV%20%282%29.pdf
Acesso em: 29 nov. 2020.

aquela área muito propícia ao surgimento do terrorismo, pois seriam fontes de recursos fartas e disponíveis para o financiamento de suas ações.

E no sentido de combater essas ameaças alguns países interessados na segurança regional têm promovido diferentes arranjos de segurança, buscando um esforço cooperativo junto a quem pode financiar tal empreitada. Os principais empreendimentos de compartilhamento com experiências sobre sistemas de segurança marítima, materializam-se nos diversos centros regionais de informações de iniciativas cooperativas entre os Estados africanos, a ONU e IMO, e Estados membros do Grupo de Amigos do Golfo da Guiné (G7++FOGG), organismo ativo regional, do qual o Brasil se tornou membro desde novembro de 2020, assim como da União Europeia, e de companhias privadas com negócios na região (ALMEIDA SILVA; SOUZA NETO, 2019, p. 81-83).

O propósito dessas arquiteturas dos centros regionais de informações no Golfo da Guiné é principalmente a vigilância e o acompanhamento das ocorrências de segurança naquela região. Foram criados no âmbito do crescimento dos crimes marítimos que impactam diretamente na economia dos estados africanos e também dos países que utilizam a região, sejam costeiros ou não.

Entretanto, observa-se que a percepção de segurança marítima é incipiente fora dos portos e das áreas de espera dos navios fundeados. Não se observa o sentimento de insegurança fora do alcance visual por parte das pessoas desses países africanos costeiros, as forças encarregadas pela segurança se queixam da falta de treinamento especializado, da doação de equipamentos eficientes para o combate aos ilícitos e dos recursos materiais sinalizados pelos países interessados em que essas estruturas de segurança funcionem adequadamente.

A significância das descobertas das grandes reservas de recursos estratégicos nas sub-regiões marítimas do Atlântico Sul, tais como: a faixa petrolífera do rio Orinoco; a foz do rio Amazonas; as regiões de exploração de hidrocarbonetos na camada abaixo do Pré-sal do sudeste marítimo brasileiro; a região geopolítica do Golfo da Guiné, onde todas são grandes regiões inseridas no entorno estratégico brasileiro e, portanto, áreas de interesse nacional, contendo reservas relevantes de insumos essenciais a vida moderna, e já produtoras e exportadoras de petróleo e de gás *offshore*; além da rica região de diamantes nas costas da Namíbia, e da piscosa região marítima próxima das águas geladas do Oceano Antártico e da costa oeste

africana, onde a corrente marítima fria de Benguela arrasta nutrientes e cardumes, subindo em rumo paralelo à costa africana, até cerca do 12°S, onde mergulha e segue para alto mar.

Todos esses ambientes marinhos, inegavelmente se constituem em elementos potenciais de força e conferem ao Atlântico Sul um elevado valor econômico, além de um espaço geopolítico atrativo para os interesses de outros estados extrarregionais mais fortes e carentes desses insumos.

A despeito da região ostentar importantes reservas de recursos naturais, a zona marítima do Atlântico Sul, pelos prognósticos ainda prosseguirá apresentando baixa precedência econômica para os Estados-potências de elevada importância política e militar global, e desta forma deverá permanecer como um remanso geoestratégico por um bom período, mas certamente seguirá com a devida prioridade para os países ribeirinhos da África e da América do Sul, assim como outros que dele dependem e, de forma especial para o Brasil, que possui a maior frente para esta extensa parte do Oceano Atlântico e tem o Atlântico Sul como um espaço vital para o seu desenvolvimento, tendo muito a ganhar com a prioridade atribuída a essa extensa área (BRASIL, PEM 2040, p. 19).

Desta forma,acompanhando à vontade política de projeção brasileira internacional, a MB busca se envolver nas questões do espaço marítimo regional do Atlântico Sul, atuando no acompanhamento e no controle das LCM que chegam ou partem do Brasil, e nas que passam ao largo, nas áreas sob a responsabilidade assumida em tratados internacionais do Brasil, além de assumir, por deveres constitucionais, a vigilância e a proteção dos recursos naturais vivos e não-vivos contidos nas águas jurisdicionais brasileiras (AJB).

Figura 12 - Mapa hidrográfico do Brasil e a Amazônia Azul



Amazônia Azul – 5.7 milhões km² /
60.000 km de hidrovias

Fonte: PEM 2040

Embora a MB adote o espaço marítimo das AJB como área de prevalência para a atuação do Poder Naval brasileiro, não se exclui a possibilidade do uso de artefatos navais adequados que permitam o seu aproveitamento fora dos limites dessas fronteiras de águas soberanas, que podem se estender até 350 milhas náuticas da costa brasileira. Tal atuação do Poder Naval é bem delimitada nos documentos de defesa, demonstrando que em situações especiais e quando de interesse do País, poderá ser autorizada. Esta ação fora das AJB diz respeito também à atuação no Oceano Antártico e em outras áreas marítimas de interesse, particularmente nas ações de diplomacia naval e nas pesquisas oceânicas (BRASIL,

2008). Assim, sintetiza-se a relevância estratégica e a aplicação do poder naval no Atlântico Sul e no Oceano Antártico para o Brasil.

Neste trabalho de pesquisa, não se pode deixar de avaliar a atuação brasileira na região Antártica, pois é um dos sistemas reguladores térmicos do planeta, exercendo profunda influência no clima global e, por consequência, nos ecossistemas e na sociedade. Portanto, é de extrema importância que conheçamos melhor as trocas de temperaturas que lá ocorrem e interferem no clima brasileiro e, conseqüentemente, influenciam nas colheitas e intempéries das cidades e do campo no Brasil.

A região antártica compreende cerca de 14 milhões de quilômetros quadrados, equivalente a superfície terrestre do Brasil mais a “Amazônia Azul”, é uma área aproximada de 10% da superfície terrestre. Estima-se ainda que guarde cerca de setenta por cento da água doce do planeta, sendo um ativo superimportante para as gerações futuras do planeta, além de incalculáveis recursos minerais não mapeado.

O Brasil não tem apresentado desejos de territorialidade sobre aquele continente, ao contrário de outros sete estados que não renunciaram e têm continuamente afirmado as suas pretensões territoriais. De acordo com o Art. IV do Tratado da Antártica²⁵, de 1959, estão interrompidas novas reclamações territoriais naquele continente, enquanto o tratado estiver em vigor.

ARTIGO IV

1. Nada que se contenha no presente Tratado poderá ser interpretado como:

a) ...

2. Nenhum ato ou atividade que tenha lugar, enquanto vigorar o presente Tratado, o constituirá base para proclamar, apoiar ou contestar reivindicação sobre soberania territorial na Antártida, ou para criar direitos de soberania na Antártida. Nenhuma nova reivindicação, ou ampliação de reivindicação existente, relativa à soberania territorial na Antártida será apresentada enquanto o presente Tratado estiver em vigor ... (Tratado Antártico, 1959).

Antes do Tratado entrar em vigor, em 1961, do ponto de vista político, mostrou-se relevante as nações entenderem sobre a importância da preservação do Continente Antártico para o desenvolvimento da ciência, do planeta e da cooperação

²⁵ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/tratado-protocolo-madri.pdf>

internacional. Desta forma, sumiu-se a Antártica como o principal objeto global para estudos, visando ampliar os conhecimentos sobre aquele continente.

Os onze Estados que originalmente assinaram o Tratado da Antártica receberam o status de membros signatários. O Brasil demorou a atentar para a significância política e científica do Continente Antártico e foi excluído da Conferência de Washington, de 1958, pelos EUA, sob a alegação de que não havia desenvolvido nenhuma pesquisa naquele Continente e por isso não poderia decidir, mas na verdade os EUA temiam o acesso dos países da “Cortina de Ferro”. O Brasil contra argumentou que a reunião não trataria apenas do aspecto científico e se achava no direito de livre acesso à Antártica, além das questões de Segurança Nacional.

Em estudos na Escola Superior de Guerra (ESG), a conclusão sugeriu a seguinte linha de ação: o não reconhecimento dos direitos de posse de qualquer país e reserva do livre acesso ao continente, com vistas a “reivindicar oportunamente a parte a que se julgar de direito”. Somente em última instância deveria o Brasil aceitar alguma forma de internacionalização – e desde que esta fosse temporária. Temia-se que o Brasil ficasse de fora da partilha do continente, que era o mote do momento, e a Conferência era para oficializar a divisão territorial.

Assim, o Brasil somente aderiu ao referido Tratado em 1975, pois entendeu que a Antártica tem relevância para o desenvolvimento nacional. Todo o arcabouço jurídico sob consenso se sustenta no “Sistema do Tratado da Antártica, no Protocolo ao Tratado da Antártica sobre Proteção ao Meio Ambiente, chamado de Protocolo de Madri, e outros acordos menores, sendo reconhecidos como dos mais bem-sucedidos internacionalmente, pois o regime de não militarização na região tem tido progressos, e as divergências quanto às reivindicações territoriais foram congeladas.

Dos seus quatorze artigos, destacam-se:

a) a Antártica só pode ser utilizada para propósitos pacíficos, proibindo atividades militares, como o estabelecimento de bases militares ou testes de armamentos e nucleares;

b) promove cooperação científica internacional, incluindo a troca de informações sobre pesquisa e pessoal, exigindo que todos os resultados sejam disponibilizados livremente; e

c) proíbe novas reivindicações territoriais.

Os principais assuntos debatidos nas reuniões de verificação do Tratado dizem respeito a cooperação científica, as medidas de proteção ambiental e assuntos especiais da administração de atividades na Antártica, sendo as decisões tomadas por consenso. Atualmente no Brasil não há um organismo específico para a Antártica, a exemplo de outros países, o assunto é tratado de forma sistêmica e descentralizada e abrangendo quatro ministérios federais (Defesa, Relações Exteriores, Meio Ambiente e Ciência e Tecnologia), além das instituições de pesquisa, tendo a CIRM, que é um órgão colegiado coordenado pela Marinha, como responsável pela elaboração e a implementação do Proantar, de acordo com os objetivos e princípios da Política Nacional para Assuntos Antárticos.

Outro Órgão importante desse sistema é o Comitê Nacional de Pesquisas Antárticas (CONAPA), estabelecido no âmbito do Ministério da Ciência e Tecnologia em 1996, representa o Brasil no SCAR e faz sua ligação com o Programa Antártico Brasileiro (Proantar).

As atividades brasileiras naquele continente são realizadas principalmente, na Estação Antártica Comandante Ferraz, nas Ilhas Elefante, Deception, Nelson e Rei George e contam com o apoio de navios antárticos logístico e de apoio à pesquisa da MB.

Uma Operação Antártica típica começa com a avaliação e seleção dos projetos científicos a serem incluídos no Proantar pelo CNPq e por um grupo de avaliação da CIRM. Nesses órgãos de coordenação de pesquisas são avaliadas as atividades operacionais e o impacto ambiental para a implementação do programa. Previamente a ida para a Antártica, os participantes do Programa recebem treinamentos antárticos na MB, e equipamentos e materiais na Estação de Apoio Antártico (Esantar), localizada na Fundação Universidade Federal do Rio Grande. O esforço nacional logístico às pesquisas antárticas conta ainda com as aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB), que realizam os chamados “voos antárticos” sendo fundamentais para o sucesso da empreitada e a manutenção da Estação Antártica, possibilitando a substituição de pesquisadores e militares.

O Proantar não só ampliou a projeção internacional brasileira pela sua presença geograficamente na Antártica, como também passou a ser referência em fóruns internacionais. No âmbito do IBAS (fórum que reúne Índia, Brasil e África do Sul), o grupo de trabalho sobre Ciência e Tecnologia incorporou a cooperação

antártica ao seu programa, gerando um frutífero intercâmbio de pesquisadores entre esses países.

A política brasileira para a Antártica está hoje necessariamente ligada ao atendimento das premissas constantes do Tratado Antártico, um instrumento de cooperação internacional que comprovou sua efetividade e importância para a proteção do meio ambiente e a manutenção da paz, administrando em conjunto uma parte considerável importante do planeta.

A continuidade da presença do Brasil no continente austral está ligada a ampliação do Proantar, condição imprescindível para a participação brasileira no fórum político que decide os destinos da Antártica e consecução dos interesses brasileiros naquele ambiente internacional.

Desta forma, nas palavras do professor G. Till (2018), já não mais existem mais espaços vazios nos oceanos, da mesma forma que ainda não é possível se ocupar permanentemente todos esses espaços marítimos disponíveis. As Nações Unidas e suas agências proclamam que o mar é um bem comum global e ajuda a prover instrumentos legais que a boa ordem no mar necessita, mas com certa surpresa a UNCLOS, que é um instrumento de consenso e foi criado para ajudar na solução dos conflitos marítimos, criou outras disputas por novos espaços no mar (TILL, 2018, p. 348).

Desta forma, observa-se que na região sul-atlântica, como um largo espaço marítimo e com potencialidades significativas para que os estados que dele se avizinham possam se desenvolver, também apresenta certas disputas marítimas, mas que ainda têm sido resolvidas com mediações, arbitragens e bom senso, no âmbito da UNCLOS.

É uma porção do Oceano Atlântico que possui histórico, tempos e dinâmica próprios, entretanto, o grande deslocamento dos recursos militares e diplomáticos para a região do Índico-Pacífico neste início de século mantém o Atlântico Sul como uma bacia marítima cada vez mais vazia e distante de disputas estratégicas. Entretanto, esse fato se torna muito relevante na medida em que esse esvaziamento afasta grandes disputas geopolíticas ou mesmo conflitos que podem levar a deterioração de bens e a declínio das sociedades locais, embora não signifique que se esteja aventando sobre uma região completamente pacífica ou mesmo inerte.

Segundo Neri (2014), a paz no entorno estratégico brasileiro é um patrimônio regional, pois evita o desperdício com episódios que não contribuem com o

desenvolvimento e possibilita que os recursos sejam investidos para o bem das sociedades.

A baixa propensão ao conflito entre os Estados sul-americanos, sobretudo no Cone Sul, é um verdadeiro “patrimônio” regional. Recursos que, em outras partes do globo, são alocados para o possível enfrentamento dos países vizinhos, direcionam-se, aqui, para políticas voltadas à promoção do bem-estar das sociedades locais (NERI, 2014, p.9).

Ainda segundo Neri (2014), a relevância do Atlântico Sul se formaliza quando se tem uma imensa região marítima livre de conflitos. A estabilidade dessa porção Sul do Oceano Atlântico e a harmonia brasileira estão interligadas, e naturalmente a paz no Atlântico Sul implica diretamente para a segurança nacional (NERI, 2014. p. 9).

De forma a proteger os interesses econômicos presentes nos mares, desde o tráfego marítimo, como as atividades de comércio exterior, até as imensas áreas de reservas naturais, os países estabelecem e intensificam medidas de controle em seus espaços oceânicos na forma de uma estratégia de segurança marítima contra as ameaças presentes, mas nem sempre visíveis. O estabelecimento de uma política focada e que bem identifique os objetivos estratégicos do país, por certo contribuirá para a manutenção das condições de uma paz duradoura, da necessária estabilidade e do estabelecimento de condições visando o desenvolvimento sustentável dos países que compõem a região (NERI, 2014. p. 9-10).

Ainda segundo esse autor:

A paz regional é um bem intangível e caro para ser negligenciado ou desperdiçado. A manutenção dessa paz evita a dispersão de esforços e o desperdício de recursos econômicos e humanos (NERI, 2014. p. 9).

Pode-se concluir das reflexões de Neri (2014) que, para o interesse regional, o Atlântico Sul é um espaço marítimo que apresenta uma realidade bem diferente da literatura global, pois ostenta um certo nível de violência e grau de instabilidade, quando se observam os pequenos, porém perturbadores, conflitos provocados por múltiplas ameaças semelhantes às existentes em outras regiões marítimas do planeta, especialmente em determinadas áreas focais da região.

Uma efeméride recente e que não deve nunca ser relegada, e ocorrida na região do Atlântico Sul, foi a guerra aeronaval pelas Ilhas Malvinas/Falklands, em

1982. Nesta guerra, a Grã-Bretanha exportou e envolveu na região sul-atlântica uma força militar expedicionária significativa e que movimentou todo o reino britânico e seus aliados. E pelo pouco tempo de reação e pelas distâncias envolvidas na intervenção, demonstrou força, organização e agilidade na grande mobilização militar do grupo-tarefa expedicionário. É um fato da história naval dessa região que criou uma efêmera relevância político-estratégica para a região marítima sul do Atlântico (SPELLER, 2018, p. 136).

São os conflitos e as ameaças presentes nos grandes espaços marítimos e fluviais do quais o Brasil tem interesses, e que o PEM 2040 nos relembra desde o início:

A ideia de “pacifismo unilateral” dificulta a identificação de ameaças ao Brasil, como também é insustentável, quando constatamos as diversas formas de disputa que ocorreram – e ainda ocorrem – na história da civilização. (BRASIL PEM 2040, p. 12).

Autores como Visentini (2013b) e outros, atribuem parcela dessa marginalização do Atlântico Sul a construção dos canais de Suez e do Panamá, no final do século XIX e início do XX respectivamente, uma vez que o encurtamento dos caminhos marítimos bem significa o barateamento do transporte de cargas, assim como o consequente desvio do fluxo de comércio. Ainda segundo o autor, por um curto período, durante a Segunda Guerra Mundial, o esvaziamento estratégico sul-atlântico foi revertido, sendo esta parte do Oceano Atlântico um teatro de operações de grandes acontecimentos aeronavais e um dos caminhos importantes para o esforço logístico ocidental aliado em direção aos países da Europa em guerra. Essa importância geopolítica também logo se esgotou com a nova Ordem Mundial que priorizou a rota transatlântica norte estabelecida pelos EUA para a recuperação da Europa. E desta forma, o Atlântico Sul retornou à sua marginalidade (VISENTINI, 2013b, p. 99-144).

Ainda com relação ao Oceano Atlântico e a América do Sul, em passado recente, o axioma tradicional que habitava o imaginário da sociedade brasileira era o da continentalidade, onde os interesses nacionais deveriam ser concentrados na grande massa terrestre continental, estando agrupados principalmente nas regiões da Amazônia e do Cone Sul. Entretanto, alguns poucos geopolíticos tradicionais brasileiros, como Terezinha de Castro e Meira Mattos, bem observaram e teorizaram

que as terras brasileiras não somente também incluíam o grande espaço do Atlântico Sul, mas se estendiam além das estreitas águas jurisdicionais brasileiras (AJB)²⁶, projetando-se em direção a África e a Antártica.

Assim, motivados por intensos esforços midiáticos e debates conjuntos acadêmicos observados nos últimos anos no Brasil, aquela antiga curta visão geopolítica nacional tem progressivamente evoluído para uma abordagem alargada que pondera um equilíbrio entre as terras do Continente sul-americano e as águas do Atlântico Sul, como espaços contínuos e integrados, onde os interesses do Brasil devem se estender até os países da costa Oeste africana e a Antártica, apresentando-se como uma larga expansão geopolítica dos interesses brasileiros, podendo ser comparada como a fronteira Oeste do Brasil.

Observa-se que ao longo dos tempos é natural a oscilação da geopolítica brasileira de aproximação e de distanciamento dos países africanos e, conseqüentemente do Atlântico Sul, evento que está sujeito a questões de afinidades políticas, pessoais ou ideológicas dos governantes nacionais. Tal relação pendular com a África naturalmente provoca críticas, ou reprovações que são bem registradas nos diferentes fóruns, especialmente sobre a economia concorrente entre o Brasil e os seus vizinhos africanos(VISENTINI, 2013a, p. 196-197).

Visentini (2013a) questiona ainda como os países africanos, extremamente carentes e cuja voz no contexto global é relativamente insignificante, podem contribuir para o desenvolvimento do Brasil, ou mesmo oferecer insumos para a projeção de poder regional, sabendo-se que estes países entram nessa relação multilateral normalmente quase que apenas como um mero fornecedor de benesses, com pouco, ou quase nenhum retorno político ou econômico (VISENTINI, 2013a, p. 196-197).

Assim como foi uma região estratégica para o desenvolvimento de Portugal no passado e onde este Estado projetou e aperfeiçoou os seus projetos de expansão e de domínio geopolítico da costa africana, por meio da exploração e controle sobre produtos, metais e serviços comerciais, elementos contundentes de dominação

²⁶Conforme o Decreto nº 8.907, de 22 de novembro de 2016, águas jurisdicionais brasileiras “compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais a República Federativa do Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Os conceitos de plataforma continental e zona econômica exclusiva constam da Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, em seus artigos 11 e 6º, respectivamente.

estratégica e preciosos até para os dias atuais. Assim, a aproximação política brasileira deve ser incentivada e buscada, pois pode ser considerada como uma complementariedade dos desejos e necessidades político-econômicas do Brasil (VISENTINI, 2013a, p. 196).

Outro forte motivo para o Brasil insistir em exercer influência nos países da costa Oeste africana é que estes abrigam amplos espaços consumidores, assim como são bons fornecedores de matérias-primas, embora sejam também considerados como concorrentes e complementares em certos produtos primários.

Não se pode relegar a proximidade e a localização privilegiada que essa contígua região possui, vizinha do território brasileiro e, especialmente por existir estreitos laços históricos e culturais entre os povos.

Entretanto, as relações com os países africanos, especialmente com os da costa Oeste, devem ser ponderadas como “ações políticas e estratégicas de longo prazo”, de benefícios geoeconômicos e como disposições para a exploração de “acordos bilaterais e de arranjos multilaterais de cooperação”, onde há potencialidade para se exercer influência política de forma a se instituir uma dependência benéfica para os interesses nacionais brasileiros. Importa ressaltar que o Brasil vem reduzindo a sua flexibilidade para realizar investimentos externos, na prestação de serviços e no fornecimento de infraestruturas, frente as facilidades oferecidas pelas novas potências investidoras que ampliam suas presenças como a Índia e a China, países estes ávidos por se portarem como potências globais e por ampliarem sua autoridade geopolítica no Continente africano (VISENTINI, 2013a, p.197-199).

Ainda no sentido de se estimular a atenção direta para a região do Atlântico Sul, observa-se alguma tendência de progresso dos grandes temas geopolíticos com influência na região sul-atlântica, a saber: a sustentação da hegemonia econômico-militar norte-americana; a ascensão da China como potência global e o seu espalhamento econômica sobre a África e a América do Sul; a retomada do interesse russo por determinados Estados em ambos os bordos do Atlântico; a exploração e o fluxo do transporte marítimo de energia com origem na África; a utilização de cabos óticos no solo do Atlântico Sul, essenciais para as comunicações globais; e a retomada do comércio marítimo com a Europa.

Ainda dentro do estímulo de longo prazo a ser proposto aos países africanos parceiros, e como mais uma forma de consistência na cooperação regional, realizar

investimentos em capital intelectual no desenvolvimento tecnológico visando a descoberta de novas reservas de hidrocarbonetos e a otimização na extração de gás e petróleo, além das fontes alimentares e minerais em ambas as margens do Atlântico Sul. Estes e outros poderão ser temas econômicos importantes para os países da região, junto com os grandes temas já apontados, pois são formas de impulso aos seus desenvolvimentos e que dão os traços gerais para se antever a desejada retomada da importância geopolítica sul-atlântica.

Novos interesses econômicos e a evolução e aprimoramento da tecnologia de exploração dos fundos marinhos aplicadas nos Estados costeiros têm motivado novas descobertas de gigantes poços de hidrocarbonetos e de minerais condensados diversos (as pelotas ou nódulos polimetálicos) em regiões marítimas relativamente próximas das costas dos carentes estados costeiros, estimulando-os a buscar participações no mercado global econômico e protagonismo político regional. Por outro lado, o Brasil também tem ampliado a busca de novas áreas de exploração, e cada vez mais distantes da costa. Todo esse mecanismo tem se mostrado promissor na medida em que é uma rica indústria complementar, e que o País poderá explorar junto com os seus contrapartes africanos.

Significativo também é registrar que na região denominada de Área²⁷ - região sobre o leito do mar -, pode ter solicitada a sua exploração por qualquer país interessado junto ao Organismo da ONU responsável por gerenciar tal região, se mostra como um largo espaço promissor a extração de novos recursos vivos e não-vivos. Para a bacia sul-atlântica, a Área é considerada como uma região promissora, posto que ainda não há um mapeamento confiável ou disponível desse solo e subsolo regional.

Desta forma, é expressivo para os interesses nacionais do Brasil que este fortaleça a sua capacidade de vigilância, por meio da ampliação da presença, visando manter a região marítima sul-atlântica permanentemente acompanhada, pois tais atitudes também demonstram a atores extrarregionais a vontade e o interesse nacional na exploração desses espaços. Pela imensidão dos seus espaços, no mar se deve expressar os seus interesses com a presença e não com a ocupação.

²⁷Área - é um conceito estabelecido na Convenção de Direito do Mar da ONU, e definido como sendo o solo, o subsolo e os fundos marinhos na zona marítima de alto-mar. Nos termos do direito do mar, qualquer reivindicação de soberania sobre a Área é considerada ilegítima (CNUDM, Art.137, 1). A Área é considerada um "patrimônio comum da humanidade" (CNUDM, Art.136).

Tomando como base o período do fim da Guerra Fria, a distensão das crises geopolíticas globais do antigo mundo bipolar incentivou uma alteração de postura político-econômica por parte da China, direcionando-os para a sua ascensão como potência ainda regional, mas com posturas de potência global. Desta forma, o eixo comercial marítimo de importância gradualmente se reduz no corredor do Atlântico Norte, e passa a migrar com intensidade para a região do Indo-Pacífico.

Essa competição global em todas dimensões se apresenta de forma clara no âmbito do comércio, representando a confirmação da China como uma potência asiática e a sua ascensão como potência comercial, econômica e militar global. Desta forma, os EUA como a maior potência do planeta observa o crescimento de uma autêntica ameaça, promovendo assim uma incessante e ostensiva oposição em todos os campos, o que naturalmente gera uma movimentação massiva de recursos econômicos, diplomáticos e militares para a região do Pacífico Sul, diminuindo ainda mais a significância político-econômica desta porção sul-atlântica, que já há muito não mais possui importância geopolítica semelhante ao corredor Norte do Oceano Atlântico, mantendo-se como um espaço marítimo desinteressante na dimensão global.

Entretanto, para os países ribeirinhos, apresenta-se como uma significativa e livre via de comunicação e de transporte marítimo, um espaço expressivo de recursos vivos e não-vivos. Deve ser considerada como região marítima de importância a ser conservada, explorada sustentavelmente e vigiada pelos Estados que o margeiam, pois, as ameaças existem e estão presentes, mesmo que consideradas de baixa intensidade.

Till (2008) defende em seus livros sobre o Poder Marítimo (*Seapower*) certos argumentos que contribuem para a boa ordem no mar e identifica genericamente cinco tipos de ameaças a estabilidade do sistema marítimo:

- a) as que geram conflitos entre os utilizadores do mar, especialmente na competição por recursos vivos e não-vivos;
- b) os crimes marítimos como terrorismo, contrabando, pirataria, tráfico de drogas, pessoas e imigração ilegal;
- c) a degradação ambiental pela super exploração ou poluição marinha;
- d) envolvimento em disputas de outros atores por interesses diversos; e

e) ações hostis deliberadas por parte de estados contra o sistema, sendo de baixa probabilidade, mas a diplomacia assume como um risco existente (TILL, 2018, p.356).

Dessas ameaças tipificadas por Till no sistema internacional todas estão bem visíveis e presentes no Atlântico Sul, portanto os crimes marítimos, assim como a ameaça de atores externos à região são realidades manifestas. Não se deve relegar a presença permanente das grandes potências globais: EUA, Grã-Bretanha e França, além de outros grandes Estados como a Espanha, a Dinamarca, a Índia, a China e a Rússia, e mais recentemente a Coreia do Sul, cada qual buscando preservar o seu espaço e interesses. É uma realidade que não se pode extirpar, mas acompanhar atentamente esses interesses locais.

Já as três primeiras tipificações podem ser destacadas como concernentes à segurança marítima, embora não sejam exclusivas, são consideradas por Till como de baixa intensidade (*soft security*) pela intensidade da ocorrência. Desta forma, no Atlântico Sul também estão presentes essas ameaças de baixa intensidade que se manifestam na criminalidade marítima (TILL, 2008, p.356).

Nessa mesma opinião corroboram Abdenur e Souza Neto, pois na avaliação global de ser um espaço de menor importância geopolítica, por apresentar ameaças brandas e conflitos considerados de baixa intensidade ou de fácil controle, a região sul-atlântica leva um selo político de ser um remanso geoestratégico.

Monteiro (2018) também cita que, a despeito da importância para o Brasil, o Atlântico Sul é um espaço periférico, sendo também uma dificuldade estratégica complexa para o País, “pois se encontra, desde o século XIX, sob controle incontestado dos poderes navais britânico e estadunidense” (MONTEIRO, 2018, p. 21-22).

Entretanto, é considerada uma região marítima promissora pois, se o atual tráfego mercante ainda pode ser considerado marginal, o número de navios-tanque e de plataformas de exploração de petróleo e gás em operação no mar são significativos e, mesmo com as constantes crises deste século com a baixa nos preços do petróleo e seus derivados, a região possui tendência de continuada elevação desses números, o que bem demonstra o potencial econômico a ser explorado, não somente para os estados ribeirinhos que o circundam, como também passa a se tornar atrativo para as potências mundiais e que conduzem as relações internacionais (ABDENUR; SOUZA NETO, 2014a, p.221-224).

Ainda segundo os autores é um remanso geoestratégico sim, pelos motivos já apontados, mas também pode ser considerado uma região de crescente violência, pois a relação de crimes marítimos praticados em diferentes formas é extensa e possuem intensidade. Pode-se afirmar, por meio das estatísticas disponíveis, que a maior ameaça à segurança no Atlântico Sul não são as aspirações expansionistas territoriais sobre outros Estados, mas a rede de crimes transnacionais presentes no ambiente marítimo, especialmente pela insuficiência de meios que provocam a pouca capacidade estatal regional de controle e de vigilância. É o crime organizado brotando, fluindo e expandindo em todas as suas vertentes, com o tráfico aliado ao contrabando e ao roubo de cargas e de bens do tráfego mercante regional, criando elevados riscos e infligindo perdas econômicas e a consequente alta de preços do seguro e do frete marítimos (ABDENUR; SOUZA NETO, 2014a, p.221-224).

Aplicando-se diretamente a mesma análise para o outro lado da margem sul-atlântica, alguns dos considerados Estados falidos²⁸ africanos, imersos em uma larga desorganização social, e que leva ao surgimento de uma economia marginal, singela, desarticulada e informal, assim como de um mercado negro paralelo e, dominada por verdadeiros sindicatos especializados em crimes transnacionais, a maioria destes apoiados em uma estrutura de governança degradada e corrupta, mas também muito beneficiada pelas infraestruturas criminosas e organizadas fora da região para a exploração ilegítima de riquezas em determinadas commodities agrícolas, de gás e de derivados de petróleo. Essa forma de desgoverno generalizado tem contribuído para tornar, e cada vez mais, a região costeira Oeste africana, especialmente na região marítima do Golfo da Guiné, complicada e difícil de ser organizada à luz da ordem internacional no Oceano Atlântico (FIGUEIREDO e MONTEIRO, 2015, p.30-31).

Ainda segundo Figueiredo e Monteiro (2015), “[...] desde 2004 a região marítima do Atlântico Sul arquitetou uma das maiores redes de tráfico de drogas do mundo e desde 2012, a região do Golfo da Guiné (GG) se apresenta como umas das mais violentas com atividades de desvio, sequestro, e roubo de bens”. Dados disponibilizados pela Organização Marítima Internacional (IMO) sobre atividades criminosas nessa extensa região marítima da África Ocidental, tornam-se motivo de

²⁸Estados Falidos - J. Goldstone em seu artigo *Pathways to Failure State*, define um Estado fracassado como aquele que perdeu a sua eficácia e legitimidade. Eficácia significa a capacidade de realizar funções estatais tais como o fornecimento de segurança ou cobrança de impostos. Legitimidade significa o apoio de grupos importantes da população.

preocupação para a segurança nacional dos governos daquela região africana. São novas e articuladas redes de tráfico de pessoas e de drogas, de antigos grupos guerrilheiros motivados por outros grupos atuantes no Oriente Médio, e de miseráveis-ladrões independentes que de certa forma se arranjaram, sendo que alguns evoluíram para sofisticadas redes do crime organizado (FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015, p.32).

Quantificando e resumindo os dados disponíveis da ICC - *International Maritime Bureau* (IMB)²⁹, constam informações importantes sobre as ameaças presentes no ambiente marítimo global, apontando que houve um decréscimo nos incidentes globais de 2018, com 201, para os 162 incidentes em 2019, e ainda menores do que em 2017, com 180 incidentes nos mares.

Entretanto, apontou um alarmante dado para o Estado brasileiro, pois houve um crescimento exponencial na região do Golfo da Guiné, em cerca de 50%, de 78 (2018) incidentes para 121 (2019), são quase 75% de todas as ocorrências e incidentes globais, enquanto na região do Leste da África, em águas vizinhas as da Somália, foi de zero incidente, demonstrando a seriedade do combate ao problema naquela região, embora a ameaça não tenha cessado, pois “permanece a capacidade dos piratas somalis de conduzir ataques na bacia da Somália e no Oceano Índico”³⁰.

Em 2020, houve novo incremento das atividades ilegais com 195 incidentes reportados à Câmara de Comércio do Bureau Marítimo Internacional (IBM). Os incidentes incluem três sequestros de navios, com onze recebendo tiros e 161 abordagens, todos no GG, além de vinte tentativas de ataques, rechaçados pelos tripulantes. Globalmente, 131 tripulantes e marinheiros foram sequestrados nos mares, sendo que 95% na região do GG, um recorde de 130 sequestros em 22 incidentes. Esses incidentes têm ocorrido em sua maioria além de 60 milhas náuticas (MN) das costas dos países, chegando até a 200 MN. Assim, desde 2018 há um crescente de sequestros no Golfo da Guiné, e com armas de fogo de alto poder de destruição, o que a torna a região mais perigosa dos mares.

²⁹IMB – dados disponíveis em <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map> . Acesso em: 07 dez.2020.

³⁰ Permanecem os avisos aos navios e tripulações para se manterem atentos quando navegando pela região considerada, o aviso diz: “*Somali pirates continue to possess the capacity to carry out attacks in the Somali basin and wider Indian Ocean*”.

Esse incremento nos atos considerados como roubo e pirataria marítima em 2020, quando comparados com dados de anos anteriores, exigem uma resposta dos agentes que utilizam o mar como uma via de comunicação. A segurança marítima permanece cada vez mais ameaçada, tomando recursos humanos e financeiros, além de dificultar a contribuição para a paz e o desenvolvimento do comércio global, e conseqüentemente da sociedade.

Entretanto em específicas áreas marítimas, como no Golfo da Guiné e em determinados pontos focais da América Central e do Sul, os ataques dos chamados piratas, entre tentativas e abordagens concluídas, têm tido forte crescimento. Em 2020, no Golfo da Guiné quase que dobrou o número de ocorrências criminosas em relação a 2019, motivados principalmente pela ausência de perspectivas para as populações e pelos níveis de desorganização estatal e a corrupção generalizada.

Os ataques realizados no Oeste marítimo africano também têm se tornado mais violentos pela utilização de armas portáteis com alto poder de fogo, configurando-se no sequestro/rapto de tripulantes das unidades flutuantes como o crime mais compensador e corriqueiro. No primeiro semestre de 2020 foram sequestrados nessa região 49 tripulantes, em dez incidentes, e que representa um incremento de cerca de 40% nos índices criminais marítimos em relação ao ano de 2019 (IMB, 2020).

Em uma conclusão parcial desta análise, observa-se que em vez de aspirações regionais ou mesmo local, não há mais do que um conflito generalizado de ambições particulares dos responsáveis por assegurar a segurança. Essa aparentemente organizada, mas ainda confusa, correlação entre ações ilegítimas de desvios de recursos dos países, assim como os constantes golpes de Estado e as guerras civis, intercalados por conflitos de interesses estrangeiros, entremeados pela insegurança das linhas de comunicações marítimas costeiras e de alto mar, enfraquecem e desarticulam ainda mais as sociedades dos Estados africanos.

a sociedade brasileira tem sobre essa extensa dimensão como dessa região marítima, se por um lado, torna desvantajoso comercialmente pelos espaços e distâncias envolvidos, por outro é uma vantagem geopolítica significativa para a defesa e para a segurança do território nacional. É ainda um espaço onde os estados ribeirinhos regionais possuem grandes reservas estratégicas de insumos de interesse global e muito necessários aos seus desenvolvimentos.

2.4 Atlântico Sul no entorno estratégico brasileiro

Ao inserir o conceito de entorno estratégico brasileiro na Política Nacional de Defesa, o Brasil lhe outorgou como uma área de interesse prioritário para o País e delimitou esse espaço geopolítico como um polígono geoestratégico que inclui as águas do Oceano Atlântico abaixo do paralelo 16°N, incluindo parte do Caribe, a costa Oeste dos países da África e parte da costa Norte da Antártica até o final das terras nas costas ocidentais dos países da América do Sul. Desta forma, o Brasil agrupou toda a região marítima do Atlântico Sul como um espaço de central importância para os seus interesses político-estratégicos e para o desenvolvimento de sua sociedade.

Desta forma, o País adota temas, assume preocupações em um longo processo, mas de construção dinâmica, condizentes com as de um Estado com aspirações de irradiar influência política e exercer protagonismo de liderança diplomática, econômica e militar para além do seu limitado entorno regional terrestre (AMORIM, 2012, p.8).

E coerente com a postura assentada anteriormente por Amorim, a END (2020) registra o seguinte texto:

Desta forma, o País deverá ser capaz de projetar poder, objetivando ampliar a sua influência no concerto mundial; reafirmar seu compromisso com a defesa da paz e a cooperação entre os povos; e desempenhar responsabilidades crescentes em ações humanitárias e em missões de paz, de acordo com os interesses nacionais (END, 2020, p.32).

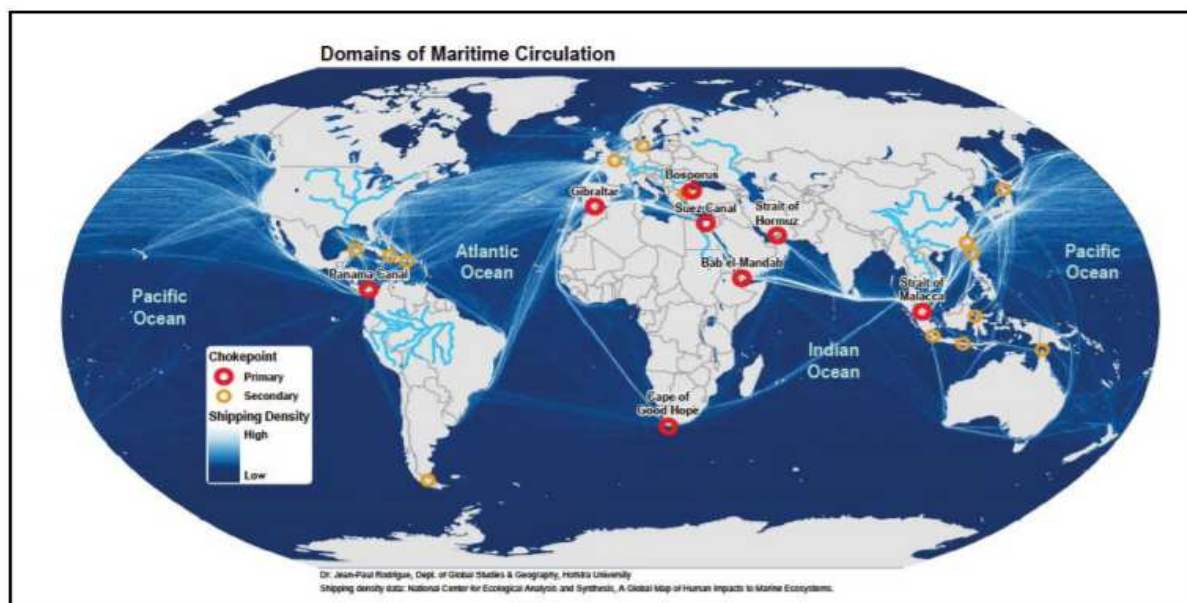
Ao se apreciar os rumos que os verdadeiros interesses brasileiros devam assumir para criar uma identidade sul-atlântica, onde haja uma real inserção geopolítica nacional global nos diferentes fóruns internacionais, torna-se importante que o Brasil se projete politicamente pelos espaços que compreendem o seu entorno estratégico, em especial pelas vias abertas nas águas do Atlântico Sul, seguindo uma política de mais fácil aceitação e de menor custo, a cooperação, que tem o significado de trocas políticas entre países (AMORIM, 2012, p.8).

Assim, o Brasil tem buscado uma maior presença político-diplomática na região, visando expandir de sua influência nos campos socioeconômicos e de defesa; construir e consolidar uma identidade marítima ao se projetar sobre a África; e irradiar ações diplomáticas e colaborativas para aumentar a importância da sua balança de poder. Estas ações devem se dar, mais especificamente, sobre os países da costa Oeste africana, pela maior identidade sociocultural com o Brasil, tomando como base uma ampla estratégia de inserção internacional.

O Brasil possui o privilégio e a prerrogativa de se estender com cerca de sete mil e quinhentos quilômetros de litoral nesta parte do Oceano Atlântico, apresentando a maior costa sobre esta significativa região marítima e que os documentos de defesa nacionais bem definem como a área geopolítica do Atlântico Sul, porque ela é mais que geográfica, estende-se além de terras e mares, sendo uma região de interesse primário do Brasil.

Entretanto, não se pode afirmar que a exclusividade da importância dessa extensa região marítima seja de interesse singular do Brasil. Outros países regionais têm apresentado iniciativas concorrentes, mesmo que aparentemente tímidas, como a Argentina e a África do Sul, além dos fortes Estados extrarregionais como Espanha, Portugal e Dinamarca, além das grandes potências nucleares EUA, França, Grã-Bretanha, Rússia e China, cada país valorizando o seu foco de interesse na grande região em torno do Atlântico Sul (ABDENUR; SOUZA NETO, 2014b, p. 15-16).

Figura 13 - Circulação Marítima Global – Atlântico Sul



Fonte: Uk Maritime Power Fifth Ed. 2017

Mesmo que em passos curtos e lentos, observa-se que o Atlântico Sul vem retomando parte de sua relevância passada e convertendo-se em um espaço onde se projetam interesses de diferentes ordens e domínios, especialmente os econômicos de importantes países, associados a ampliação do fluxo comercial, à descoberta de significativas reservas de insumos energéticos ao longo de várias plataformas continentais no perímetro da grande área marítima sul-atlântica e, especialmente onde há a necessidade de uma cooperação vigorosa para a identificação de novas jazidas minerais, tanto em águas soberanas quanto na região oceânica da Área entre as duas bordas, abandonando a opinião ingênua de ser um simples caminho para o trânsito comercial marítimo, sem agregar valores econômico-estratégicos, para se tornar uma ampla e viva região marítima necessária para os que aqui moram, e ativa para o tráfego mundial (AMORIM, 2014, p.15).

Diferentes atores desta grande região e de organismos internacionais aqui atuantes também entendem que a manutenção da serenidade regional é um fator importante de força global, pois facilita ações colaborativas visando o bem-estar dos países que o compreendem. E assim atuam também outros atores globais, especialmente a China que é presente em quase todo o Continente africano.

As linhas de comunicações marítimas que proporcionam as relações comerciais nesta parte do Atlântico Sul se processam normalmente no sentido

Norte-Sul, e no máximo com uma inclinação no sentido Nordeste-Sudoeste, da América do Sul para a Europa, com cerca de 300 navios/dia³¹. Ao se examinar o fluxo comercial entre o Brasil e a África, que é um movimento essencialmente para o transporte de energia tendo como origem os maiores países produtores e exportadores de hidrocarbonetos da África - Nigéria e Angola - , observa-se um fluxo muito pouco significativo para esse tráfego, comparativamente com o fluxo na direção do Atlântico Norte, não chegando a 20 navios por dia³². (Ver Figura 4).

Desta forma, o fluxo que se processa no Atlântico Sul tendo como origem os três países frontais atlânticos da América do Sul, concretiza-se com maior intensidade em direção ao Atlântico Norte, mas também com certa magnitude em direção à Ásia, via o Cabo da Boa Esperança, no contorno Sul do Continente africano, bem demonstrando que é uma linha de comunicação significativa para aquela região marítima asiática.

Tais informações do ativo fluxo marítimo, corrobora com o entendimento de Amorim (2014) quanto ao renascimento político-econômico do Atlântico Sul, não apenas como uma linha de comunicação, mas como um fator de força para a projeção internacional do Brasil. É significativo também não se deixar de mencionar os já não tão novos arranjos políticos de organismos sub-regionais, de acordos importantes de cooperação bilaterais e multilaterais que são mecanismos de cooperação respeitáveis para proporcionar o surgimento de fatores de força para o Brasil na região sul-atlântica (AMORIM, 2014, p.15).

Entretanto, as ações brasileiras empregadas ainda não se mostraram fortes suficientes para conferir à região do Atlântico Sul alguma importância geopolítica, sustentando o já analisado anteriormente e ratificado pelas palavras de Almeida Silva (2014), onde aponta que esta região sul-atlântica possui “um papel secundário” na dimensão global e sendo periférico estrategicamente, entretanto regionalmente a sua relevância político-econômica se consolida no entendimento brasileiro na medida em que quase a totalidade do volume de suas transações comerciais com o mundo passa por suas águas, sendo uma linha de comunicação marítima essencial para as aspirações nacionais (ALMEIDA SILVA, 2014, p.202).

³¹ Dados fornecidos ao autor pelo SISTRAM MB.

³² Dados fornecidos ao autor pelo SISTRAM MB.

Se, na dimensão global, o Atlântico Sul tem um papel secundário como via de comunicação marítima, e é periférico em termos estratégicos, no âmbito regional e local, a sua importância econômica e geopolítica é fundamental. Para o Brasil, este oceano representa: via de transporte essencial para o seu comércio exterior; fonte de riquezas, especialmente na exploração de petróleo; elemento fundamental para a sua defesa; e via para a sua projeção marítima internacional (ALMEIDA SILVA, 2014, p.202).

No “posicionamento político brasileiro qualquer que seja ele, as preocupações e os interesses estratégicos com as ocorrências no Atlântico Sul que influenciam no Brasil” vão além das obrigações de defesa. As soluções das “controvérsias devem ser buscadas de forma que não haja interferências” estrangeiras com resultados diversificados dos interesses regionais. Tais interferências e preocupações também atingem alto-mar, vide as operações navais de pesquisas, de ações de presença, de levantamentos hidrográficos e, especialmente as de exercícios navais que ocorrem na região de alto-mar, área marítima não sujeita a soberania de nenhum estado e sob a responsabilidade de organismo especializado da ONU, segundo a CNUDM. Assim, as possíveis interferências na parte sul-atlântica africana que possam afetar os nossos entendimentos de segurança, ou as eventualidades de cooperação ou ainda criar um panorama político desfavorável aos interesses brasileiros devem ser preocupações nacionais sérias (AMORIM, 2012, p.8-9).

O atual governo brasileiro, por meio de recente declaração na abertura da Assembleia-Geral da ONU de 2020, assim como autores como Amorim (2014), Abdenur e S. Neto (2014) e Almeida Silva (2014) consideram que as aspirações geopolíticas brasileiras no Atlântico Sul devem ser concretizadas por meio da reativação e da valorização de um fórum importante, aprovado na Assembleia-Geral da ONU em 1986, e com significativa participação de todos os países costeiros do Atlântico Sul, a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), sendo que neste significativo organismo apenas três países são sul-americanos e os demais 21 países são africanos da costa Oeste (ABDENUR; SOUZA NETO, 2014a).

A ZOPACAS é um organismo multipolar cooperativo e dissuasivo para orientar e assegurar o Atlântico Sul como uma região onde os países da América do Sul e da África mantenham um fórum para o diálogo político e possam desenvolver um espaço comum que previna, ou no mínimo dificulte, a militarização do Atlântico Sul por potências e organismos multilaterais extra regionais que aqui desejem se instalar e passar a organizar mecanismos de segurança estranhos ao estável ambiente

marítimo regional prevalente, por meio da cooperação regional (ABDENUR; SOUZA NETO, 2014a) e (END, 2020, p. 33).

A criação desta estrutura de integração e cooperação no âmbito do Atlântico Sul (ZOPACAS) ocorreu em um contexto em que o Brasil observou iniciativas estranhas à região, com a possibilidade de militarização do Atlântico Sul e sob a liderança da África do Sul, que possuía divergências com os demais países da região por conta do seu regime segregacionista então vigente, sem descuidar da presença naval britânica na região (EMPIS, 2017, p.20).

Sendo o maior país desse bloco regional, o Brasil busca incentivar esforços de cooperação e assume um protagonismo na construção de uma identidade regional sul-atlântica e de defesa, tema esse que poderá vir a causar certa tensão ou contestação nessa estratégia cooperativa brasileira para a região. Assim, a ZOPACAS tem entre os seus pontos convergentes o tema de segurança e defesa, com fortes assimetrias entre os seus membros e pode o bloco utilizar esse instrumento que se torna adequado como fator dissuasivo, pois possui um discurso que ressalta a paz e a cooperação regional, mas sem descuidar do fortalecimento das Forças Armadas dos países-membros, registrando-se que estes não possuem capacidade dissuasória (ABDENUR; SOUZA NETO, 2014a).

Para tal, o Brasil, por meio de seus organismos governamentais deverá manter-se com sua postura proativa de cooperação, de integração e vontade para auxiliar os países vizinhos a assumir esse espaço sul-atlântico por meio do aproveitamento de experiências coletadas anteriormente em operações de paz em ambiente marítimo, sugerir doutrinas, apresentar técnicas e aplicar iniciativas de aprimoramento de grupos de reação aos ilícitos transnacionais. Exemplos dessa cooperação já em desenvolvimento são os exercícios navais conjunto se combinados realizados nas águas sul-atlânticas entre vários países e o Brasil; e a cooperação marítima na formação de pessoal militar e administrativo, além de outras iniciativas que serão apresentadas no capítulo de cooperação (EMPIS, 2017, p.19-21).

É também fato que as trocas comerciais entre os membros do bloco são relativamente baixas, sendo um campo importante a ser explorado e aumentar a interdependência entre esses países, mesmo com economias semelhantes e não complementares (EMPIS, 2017, p.21).

E desta forma, à medida que o Brasil se desenvolve, essa grande região marítima do Atlântico Sul toma mais importância. É uma região que pelo seu histórico e valor presente, apresenta-se por se explorar, cuidar e manter sendo cada vez mais vital para o Brasil, mas também é uma região a ser integrada por meio de uma cooperação que também se mostre ser dissuasiva. É uma larga e rica região, portanto apresenta ameaças visíveis presentes em várias partes do planeta, mas que devem ser enfrentadas e que devem ser aproveitadas por um País que se consolida como uma potência regional com aspirações mundiais.

2.5 Ambiente político-estratégico no Atlântico Sul

Seguramente o mundo vive desafios mais complexos do que os enfrentados durante o período de confrontação ideológica bipolar, a chamada Guerra Fria. A extinção desse conflito entre EUA e a ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) reduziu o grau de previsibilidade nas ações empreendidas pelos estados nas relações internacionais vigentes no pós-Segunda Guerra Mundial, quando a distensão entre as superpotências mundiais e o fenômeno da globalização minimizaram os níveis de confrontação e expandiram as ideias de desenvolvimento coletivo e os níveis de prosperidade econômica global.

O Atlântico Sul é uma larga região marítima que se sabe de significativos recursos subjacentes ainda por serem avaliados e mapeados, e que se apresentam como um possível elemento de permutas políticas, além de um significativo insumo demonstrativo de poder nacional. Assim, na visão dos países limítrofes ocidentais de certa forma concebe esta região marítima como uma extensão do seu perímetro de segurança, motivado pela contiguidade do Oceano Atlântico, juntamente com a parte Norte e por ainda ser o principal caminho do transporte comercial entre a Europa e os EUA (PENHA, 2012, p.125).

A atração recente de outros estados extraterritoriais para a região se materializou de forma significativa nos combates pelas Ilhas Malvinas/Falklands, que foi um conflito que remete a uma longa disputa territorial e diplomática regional de mais de um século entre argentinos e britânicos por uma geoestratégica cadeia de ilhas oceânicas, além de cerca de 700 outras ilhotas e rochedos. Também foi um alerta para os países desta região do planeta, pois “além de evidenciar a

hipossuficiência de suas capacidades militares, também corroborou com o pensamento de que alianças entre estados são frágeis e vulneráveis aos interesses do momento” e, o mais importante para a região, impeliu uma necessária aproximação entre o Brasil e a Argentina (PENHA, 2011, p. 140-141).

Entretanto, logo ao final da Guerra das Malvinas/Falklands, a diplomacia brasileira habilmente articulou junto a muitos atores da cena internacional, mas não sem oposição, uma nova arquitetura geopolítica que significasse genericamente uma região livre de armas de destruição em massa e de confrontos militares, naturalmente sem a presença forças extraterritoriais, a ZOPACAS, já explicada anteriormente (PENHA, 2011, p. 140).

Figura 14- Potências globais no Golfo da Guiné



Fonte: Boletim Geocorrente - EGN Ed. Especial GG

Essa afirmativa tem sido muito presente e destacada pelo governo português em fóruns importantes, especialmente junto à União Europeia e à OTAN, onde insiste em ligar a segurança marítima a determinadas questões globais, e desta forma atrelar problemas fora do Oceano Atlântico e suas soluções à garantia de uma segurança única global, proposta esta também há muito rechaçada pelo Brasil que alega ter a região um instrumento eficiente de cooperação e de segurança regional (PENHA, 2012, p.125).

Reforçando esse insistente destaque português para o espaço Atlântico, recentemente foi elaborada uma proposta de criação de um centro de capacitação associado a segurança no Oceano Atlântico (*Atlantic Centre for Defence Capacity Building*), com uma franca proposta de se tornar uma organização internacional. É uma iniciativa de dimensão cooperativa e que tem como tema inicial a “Segurança Marítima no Golfo da Guiné”. Envolve diversos atores extrarregionais desde os Estados Unidos da América, Grã-Bretanha, a União Europeia e a OTAN.

De acordo com Almeida Silva (2020) em entrevista³³, o *Atlantic Centre*(AC) tem a expectativa de criar possibilidades de cooperação entre organizações internacionais e os países da União Africana e da CPLP, incluído aí o Brasil e Portugal, tradicionais parceiros em ajudar países da África e que também são lindeiros ao espaço Atlântico. A OTAN também espera reforçar a sua segurança na fronteira marítima ao longo do Atlântico, especialmente porque o Golfo da Guiné contribui com a segurança energética dos principais membros da União Europeia

O documento de criação (Memorado de Entendimento) do *Atlantic Centre* não faz referência a ZOPACAS, mas inclui o Brasil no seu contexto de criação, além de outros sete países africanos (África do Sul, Angola, Togo, Marrocos, Gana, Costa do Marfim e Cabo Verde). Aparentemente, tal iniciativa tem dois focos, o doméstico português qual seja, o de reativar a economia da região dos Açores; e o externo, o de projetar Portugal no espaço Atlântico e perante os seus parceiros da UE e OTAN.

Ainda segundo Almeida Silva, é difícil para o Brasil adotar posição contrária ao estabelecimento do AC por este pretender ser um ambiente multinacional e voltado para o desenvolvimento de políticas e estratégias relacionadas com a segurança marítima, meio-ambiente, segurança humana e outros temas no espaço atlântico.

Relembra ainda Almeida Silva que em julho de 2018, por ocasião da XII Conferência de Chefes de Estado e de Governo da CPLP realizada em Cabo Verde, foi aprovada a Declaração sobre os Mares e Oceanos, no qual se estabelece como um de seus objetivos o de “Promover o desenvolvimento de estratégias de proteção e segurança marítimas com foco nas ações de busca e salvamento, o combate à criminalidade nacional e transnacional por via marítima, principalmente o terrorismo, a pirataria, o roubo à mão armada, o narcotráfico e os tráficos ilícitos de variados tipos, a poluição marinha e o tráfico de seres humanos”. Desta forma, indiretamente

³³ Entrevista concedida ao autor em 01 de dezembro de 2020.

o Brasil apoia iniciativas de cooperação nos oceanos entre os Estados-Membros da CPLP, que também têm componentes na criação do *Atlantic Centre*.

Entretanto, para o Estado brasileiro esse largo envolvimento de novos atores atrai membros ainda alheios aos problemas regionais do Atlântico Sul para o centro das discussões de uma região de interesse direto e próxima das costas do Brasil. Caso tal Centro tenha a capacidade de deslocar equipamentos e armamentos de destruição em massa para essa região do Atlântico Sul, este Centro poderá vir a ser considerado mais uma ameaça ao anseio brasileiro de projeção internacional no Atlântico Sul e de potência regional, pois naturalmente haverá um enfraquecimento dos propósitos defendidos pela ZOPACAS, em mais um momento que o Brasil deseja retomar e fortalecer as suas iniciativas, como líder desse organismo regional.

O *Atlantic Centre* também poderá trazer uma redução no nível de influência do País na costa Oeste africana, o que exigirá por parte do Brasil mais dispêndios econômicos para fazer frente aos objetivos dessa nova iniciativa.

O Brasil defende a multilateralidade global, desta forma há argumentos para que haja a efetiva participação nacional nessa nova iniciativa atlântica, mas é importante o País acompanhar a manutenção da região sul-atlântica como um ambiente de paz, de cooperação e livre de armas de destruição em massa, princípios estabelecidos pela ZOPACAS, assim como a defesa dos interesses dos países da CPLP.

Geopoliticamente, e por diferentes motivos, o Brasil ao longo de sua história e em diferentes períodos de governos, tem-se aproximado e distanciado dos vizinhos países da África, sejam os da CPLP, sejam os da costa Oeste ou mesmo dos países mais desenvolvidos e promissores da África e isso demonstra fraquezas e insatisfações no espectro da cooperação internacional.

No período considerado desta pesquisa, foi aplicado uma franca política de reaproximação com os Estados africanos, por ser um caminho natural de projeção de poder do Brasil, caso este deseje se firmar como uma potência regional.

Entretanto, a política governamental, já para este final de segunda década do século XXI e que acompanha essa alternância de vontades presentes na política externa nacional, observa-se mais um afastamento político-econômico da região no qual é possível o Brasil ampliar a sua projeção internacional.

Desta forma, identificada a expressividade dos países da costa Oeste da África para o Brasil, é significativo que o País não despreze os investimentos realizados ao

longo de muitos anos e, quando possível, retome com novos e ampliados esforços. Verifica-se que algumas dessas iniciativas são conduzidas por instituições e organismos de forma individual e que têm as suas iniciativas conduzidas de forma intermitente por conta da atual visão diplomática governamental.

Entende-se que os esforços e os investimentos devam ter uma combinação da participação dos Estados costeiros Atlânticos com organismos internacionais com atuação nos países africanos, compreendendo ações multilaterais em um campo amplo de atuação. Dentre estes, e focos deste capítulo são os esforços promovidos pela diplomacia de defesa e pela cooperação em defesa, especialmente as que ocorrem na região marítima sul-atlântica.

Para demonstrar à comunidade internacional como Brasil, atuando como uma potência regional, e buscando robustecer a sua situação como uma potência mundial emergente, com legítimas aspirações na sua projeção no concerto das nações e para a reforma do Conselho Permanente da ONU, deve também promover iniciativas no campo marítimo, por meio de parcerias bilaterais, da cooperação multilateral, da vigilância e da regulação do tráfego marítimo comercial na área de seu interesse, devendo serem conduzidas regularmente, visando angariar simpatias e confiança.

Conforme já evidenciado, o Brasil é o maior Estado regional e que possui a maior frente para o Atlântico Sul, espaço de vital importância para a economia nacional e que muito contribui para o desenvolvimento da sociedade brasileira.

Nesse sentido, o País tem responsabilidades por construir e deve ter consciência para arquitetar um ambiente regional marítimo próximo de paz permanente, cooperativo e livre de potências externas nesta região, além de executar ações colaborativas com os países da grande região marítima em torno do Atlântico Sul, motivando a criação de novos atores regionais, pois estes podem ampliar a cooperação local.

Para tal, o Brasil deve colaborar de forma a criar tecnologias e de se projetar cientificamente, produzindo e operando artefatos necessários ao desenvolvimento de seus vizinhos, de forma a atingir dois objetivos internos importantes: incentivar a sua evolução em tecnologias; e qualificar os recursos humanos da base industrial de defesa.

Nesse ambiente contemporâneo, onde a economia dá o tom das relações internacionais, desponta como de baixa probabilidade um conflito generalizado entre

estados, conforme acontecido mais intensamente ao longo dos séculos XIX e XX, quando o poder era disputado pela posse de territórios. Não obstante, é esperado que ainda neste século sejam observados conflitos político-estratégicos e intensas disputas por espaços marítimos, pelo domínio aeroespacial e cibernético ou por fontes de energia, água e alimentos, sendo essencial que o Brasil dedique contínua atenção ao seu entorno estratégico e à sua defesa, haja vista os relacionamentos instáveis e os interesses conflitantes entre os estados e o crescimento das ameaças no ambiente internacional (PND, 2020, p. 16-17).

De forma análoga, a possibilidade de conflitos entre estados lindeiros ao Atlântico Sul não é descartada, pois algumas disputas territoriais e de espaços marítimos, especialmente por áreas de pesca são latentes, entretanto autores em suas análises consideram de baixa probabilidade de ocorrência. Desta forma, a revitalização do organismo multilateral regional ZOPACAS, voltada para a desnuclearização, desmilitarização, a preservação do meio ambiente, a paz regional e a cooperação entre os países, e incentivada pelo governo brasileiro desde a sua concepção, mostra-se como um caminho viável para se manter o diálogo e a cooperação entre os países lindeiros. É a aplicação de ações cooperativas e de diplomacia, contrária a “imposição da boa ordem anglo-saxã de domínio do mar” (PENHA, 2012, p.122).

Naturalmente, a despeito dos preços dos hidrocarbonetos estacionarem em níveis considerados baixos já há algum tempo, a exploração dos recursos energéticos no Atlântico Sul tem sido um forte impulsionador tecnológico para o progresso dos estados, assim como é a elevação política do Brasil no ambiente internacional, visando consolidar o seu *status* de potência regional, econômica e energética.

Essa riqueza comum a certas regiões do Atlântico Sul proporciona ao Brasil um diferente valor político na busca por parcerias significativas junto aos países da África Ocidental, sob a garantia da presença de um Estado forte na proteção das riquezas naturais, com voz ativa nos fóruns internacionais, além do consequente incremento da influência brasileira sobre os países regionais, aumentando assim a sua balança de poder global (VISENTINI, 2013, p. 202).

O Atlântico Sul ao longo dos tempos, e cada vez mais, vem ganhando valor e tem-se firmado como um vetor de projeção extraterritorial do Brasil. Mostra-se adequada essa relevância desejada para a região enquanto fornecedora de uma

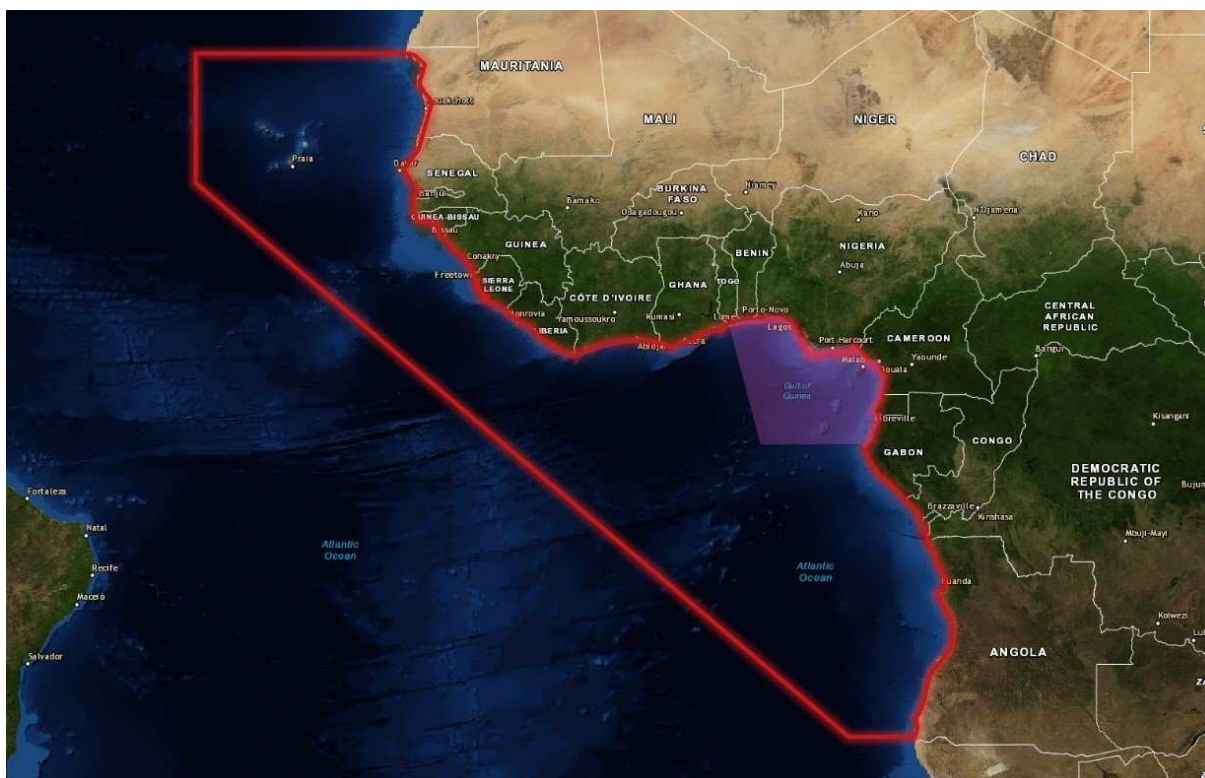
gama de recursos energéticos e fonte em matérias alimentares e minerais, além de uma via segura para o transporte de itens necessários à sobrevivência e ao desenvolvimento dos estados ribeirinhos. Não obstante, as riquezas ostentadas pelo solo, subsolo e águas do espaço marítimo sul-atlântico também carregam desafios de segurança significativos para todos que deles tiram proveito (FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015, p.38).

2.6 Desafios de defesa e segurança no Atlântico Sul

As riquezas disponíveis atraem desafios e conflitos. Desta forma, o Atlântico Sul não é um ambiente diferente e certamente apresenta grandes desafios de segurança marítima, tema familiar aos dois bordos que margeiam essa grande região marítima. É uma região que, assim como em outras partes do globo, apresenta focos de ameaças que têm se expandido pela carência das ações de vigilância e acompanhamento sobre a imensa massa d'água presente entre os Continentes sul-americano e africano, pela ausência de controle sobre as águas costeiras, pelo fraco acompanhamento do tráfego e da segurança sobre os acessos aos portos.

E nessa análise do Atlântico Sul é significativo se considerar as ocorrências no Golfo da Guiné, a região mais insegura da região e do planeta em 2020. Entretanto ganhou expressão a partir das descobertas das significativas reservas de petróleo e gás e da consequente indústria por trás de todo esse aparato econômico, o que sem dúvida confere ao Atlântico Sul um valor estratégico global (FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015, p.38).

Fig.15 - Região marítima do Golfo da Guiné - ampliado



Fonte: dg.dryadglobal.com

Por outro lado, o valor estratégico regional e as consequências das descobertas das reservas de petróleo incluem o aumento dos níveis das atividades terroristas e dos crimes transnacionais que são presentes em ambos espaços ribeirinhos sendo que, neste momento, mostra-se com uma maior intensidade do lado africano pela fragilidade, fracionamento e desnível socioeconômico entre os estados, pela desorganização espacial regional, pela inexistência de uma arquitetura eficiente de segurança marítima e pela falta de uma organização política voltada para o efetivo combate aos ilícitos transnacionais que infligem pesadas perdas às sociedades locais (FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015, p.38).

As denominadas ameaças marítimas tomam amplas e diferentes conformações, são de uma forma geral interligadas com ações delituosas e possuem suas extensões em terra, criando uma larga e criminosa rede de atividades que lubrificam a extensa engrenagem do terrorismo regional, colocando em risco a estabilidade dos estados e reduzindo as chances de sucesso do desenvolvimento socioeconômico das populações(EN, 2014, p.1).

Estas ameaças identificadas e presentes na costa Oeste africana, à semelhança do que existia na costa Leste, na região da Somália, são significativas para o tráfego marítimo regional e internacional, e surpreendentemente apresentam um crescente número de ocorrências além das ZEE, e portanto a mais de 200 milhas náuticas, mas também estão muito presentes nas áreas próximas sobre jurisdição territoriais dos países daquela região, particularmente nas águas pertencentes à Nigéria e os seus vizinhos Camarões, Gana, Togo e Benin (EN, 2014, p.1).

Penha (2012) nomeia certas ameaças que se fazem presentes naquela desordenada região de frágil segurança, que apresenta crimes como o roubo de bens, de equipamentos e *commodities* energéticas, o arresto de máquinas e embarcações, e também a prática da pesca ilegal, com certos estados extra regionais, de tradições de pesca em alto-mar praticando uma pescaria predatória e de grande perda econômica para os estados regionais (PENHA, 2012, p.115-120).

Essa pesca ilegal, além de depredar os estoques e infligir uma redução no número de pescadores artesanais locais, também afeta as mulheres das pequenas comunidades costeiras que em sua maioria trabalham no processamento do pescado. O crime do tráfico de pessoas e entorpecentes também tem causado grandes problemas na Europa que utiliza esse espaço de pouca, ou quase nenhuma vigilância para explorar (PENHA, 2012, p.120-122).

A Estratégia da União Europeia para o Golfo da Guiné - EN (2014) aponta que as atividades criminosas são significativas para a instabilidade regional, e que se destacam nessa ampla rede de ameaças: o sequestro, o rapto e o tráfico de pessoas, armas e drogas; a imigração irregular; a pesca predatória e ilegal; os crimes ambientais decorrentes de ações criminosas em portos e infraestruturas marítimas; a chamada pirataria marítima; e o roubo armado a navios e plataformas de extração de petróleo e gás (EN, 2014, p.1-2).

Tais ameaças que se caracterizam pela violência ocasionam uma variedade de prejuízos e a consequente elevação dos preços das cargas e dos seguros para a região, afetando seriamente a já combalida economia regional. E ainda provocam ações policiais indesejadas para as comunidades, assim como retaliações do crime organizado contra os que vivem próximas ao litoral.

Segundo Almeida Silva (2019), as disputas pelos recursos marinhos geram tensões e a pesca predatória, ilegal e não-regulada (IUU, em inglês) é um desses

itens socioeconômicos importantes em disputa. Essa ameaça se dá desta forma que as frotas pesqueiras avançam sobre os espaços marítimos de estados que não têm capacidade de fiscalização e muito menos de oposição e produzem prejuízos consideráveis, além dessa ação poder estar ligada a outros crimes marítimos como o tráfico e o trabalho escravo (ALMEIDA SILVA, 2019, p.74).

O secretário executivo-adjunto da Comissão do Golfo da Guiné, Gilberto Veríssimo³⁴, assinalou para a importância de se observar certos aspectos que têm a ver com a estratégia marítima integrada dos Estados-membros da Comissão, relevando que uma estratégia marítima para a região do Golfo da Guiné deverá ser mais do que apenas sobre a segurança, pois a questão relacionada com o meio ambiente também deve ser considerada e portanto a integração entre os Estados se faz importante.

Veríssimo ainda ressaltou que Angola, um dos oito Estados-membros, não pode considerar o seu ambiente marinho sem observar o espaço dos vizinhos, pois as espécies marinhas não observam fronteiras migrando naturalmente de uma região para outra, por isso "não se pode falar em peixe de Angola ou do Gabão".Essa exploração desmensurada regional também implica na segurança alimentar, visto que afeta os estoques e com menos pescado as atividades ligadas à pesca artesanal local se tornam esvaziadas e facilmente migram para "outras atividades como a pirataria marítima, que não vai buscar gente de outros sítios. É a nossa gente que é utilizada para fazer a pirataria marítima", ressaltou Veríssimo.

Verissimo deu continuidade ao seu discurso contra a degradação e a poluição marinha que é também um dos problemas capitais que afeta a segurança daquela região atlântica. A descarga de materiais poluentes que são lançados diretamente no mar,deslocam-se facilmente para outras regiões, espalhadas pelas fortes correntes marinhas que não respeitam fronteiras soberanas, são itens poluentes químicos de difícil solução e até materiais nucleares, que muito elevam o risco de acidentes involuntários ou provocados, como uma forma de se livrar da carga perigosa, "e não há fronteira, nem há nenhum barco de patrulha que consiga impedir isto".

Assim, e não poderia ser diferente, Atlântico Sul também é uma região ameaçada pelos problemas globais. Como citou Almeida Silva (2019) é também um

³⁴ Disponível em: <https://www.noticiasominuto.com/mundo/1293298/golfo-da-guine-ja-registou-78-aco-es-de-pirataria-no-primeiro-semester> Acesso em 7 nov.2020.

espaço onde a “cooperação e o conflito convivem no ambiente marítimo”, sendo parte do “segundo grupo de tensões” relacionados com o “processo de globalização” (ALMEIDA SILVA, 2019, p.74).

Conforme descrito na EN (2014) e em seus consequentes documentos de atualização, a União Europeia (UE) é instada a apoiar, e a sustentar a segurança marítima naquela região do Golfo da Guiné, pois empreende economicamente e explora os recursos naturais da região, incluindo os estratégicos hidrocarbonetos dos países da costa africana, e de onde a Europa importa cerca de 10% do seu petróleo e 4% do gás natural de significativos países supridores da região (EN, 2014, p.2). Já em 2021 lançou uma atualização onde decretou que incidirá com mais ações de segurança coletiva juntos aos países do Golfo da Guiné.

Em 2017, o custo econômico da pirataria na costa Oeste africana foi de cerca de 818 milhões de dólares americanos (U\$) e acima de U\$ 790 milhões um ano antes. Cerca de um quarto desses valores são gastos na contratação de seguros marítimos. O custo total adicional para navios transitando nessa área, considerada como de risco de guerra foi de U\$ 18,5 milhões. A insegurança está tão intensa na região que companhias globais de seguros criaram um seguro especial contra sequestros e seus resgates, para as tripulações de navios em trânsito pela região³⁵ (tradução e adaptação nossa).

Considera-se o nível de pobreza da região como o elemento culposo por toda essa degradação das atividades humanas na região, a pressão demográfica combinados com a marginalizada governança política e econômica é apontada como sendo mais um motivo de degradação socioambiental para a população. Há um certo vazio de leis nos países da região para coibir tais práticas, assim como a falta de autoridade para cumprir as demandas. E essa ausência de ordem também afeta no combate ao roubo armado local e à chamada pirataria marítima, por falta de

³⁵*The economic cost of piracy in West Africa through 2017 was \$818.1m, up from \$793.7m the year before. Nearly a quarter of that \$818.1m was spent contracting maritime security (Oceans Beyond Piracy's 2017 State of Maritime Piracy report). Insurance also represents a huge cost. The total cost of additional war risk area premiums incurred by ships transiting the Gulf was \$18.5m in 2017 alone, and 35 percent of ships transiting the area also carried additional kidnap and ransom insurance totaling \$20.7m.*

“Insecurity is so rife in the region that some global insurance firms now offer Gulf of Guinea Piracy Plus, bespoke insurance plans for maritime crew travelling through the area. These plans provide compensation for illegal vessel seizures and crew kidnappings even in the absence of ransom demands, but because the risks are so high claims are limited to \$15m”. Disponível em: <https://dg.dryadglobal.com/nigeria-pirates>

legislação adequada, significando que suspeitos de certos crimes marítimos raramente são julgados (EN, 2014, p.2).

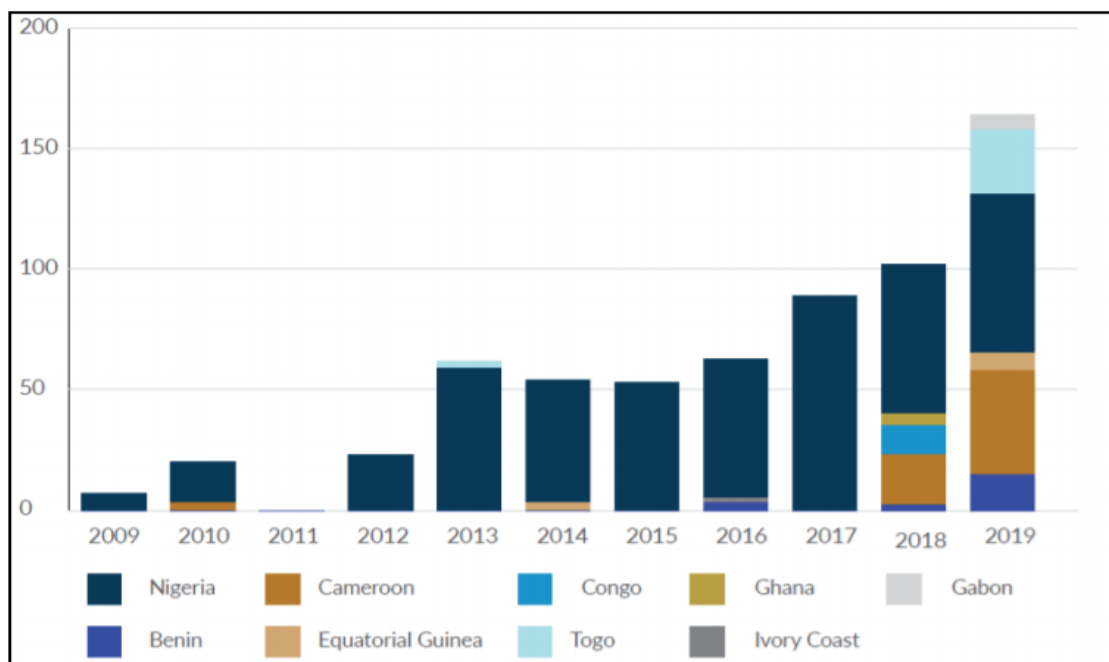
Dentre os crimes praticados no Atlântico Sul, mais especificamente em toda costa do Oeste africano, no roubo e na pirataria praticada contra navios e plataformas de petróleo, alimentam um mercado negro de óleo desviado que muito incentiva a continuação dos ataques as infraestruturas e embarcações, produzindo e carregando produtos derivados de petróleo. Observa-se que inicialmente foram ataques políticos como forma de protesto contra a riqueza obtida e não distribuída, e que passaram a financiar partidos e candidatos políticos, mas logo depois os ganhos ilícitos se estenderam e tornaram-se uma corrupção endêmica pelo lucro exagerado que provocam (PENHA, 2012, p.122-123).

A fragilidade dos países africanos em projetar soberania sobre os seus espaços marítimos dá motivo para a entrada em cena de potências extra regionais com o pretexto de protegerem seus interesses econômicos e políticos na região. A dependência, mesmo que pequena, da importação de petróleo dessa região para a Europa e para os EUA já provoca a atração das potências no sentido de coordenar a segurança na forma de seus interesses (PENHA, 2012, p.123).

Assim, a EN (2014) já aponta para essa possível intervenção extra regional como uma resposta da UE no sentido de “mitigar os riscos identificados com as ameaças por meio de auxílio aos estados e pelo fortalecimento de suas capacidades marítimas, das leis e da efetiva governança da região, incluindo aí melhorias na administração marítima e na imposição da ordem por meio de multiagencias de cooperação policiais, marinhas, guardas-costeiras, serviços alfandegários e de imigração”³⁶ (EN, 2014, p.3).

³⁶ “The EU’s can mitigate the risks identified above by helping states to strengthen their maritime capabilities, the rule of law and effective governance across the region, including improvements in maritime administration and law enforcement through multiagency cooperation by police, navy, military, coastguard, customs and immigration services”.

Fig.16- Sequestros de tripulantes: Distribuição por países do Golfo da Guiné



Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020

Fonte: Boletim Geocorrente - EGN Ed. Especial GG

Sugere ainda que há uma combinação de interesses mútuos que crescem de importância pela parceria econômica entre os mercados africano e o europeu, fazendo com que a UE, e dentro dos seus interesses, promova a estabilidade no Golfo da Guiné a fim de proteger os cidadãos europeus das ameaças existentes na região, tais como a imigração desordenada, o terrorismo, os entorpecentes, a pirataria e outros crimes que podem emanar daquela região africana.

Quando o CSONU³⁷(2019) sugeriu e convocou países para a implementação de solução no combate à pirataria marítima e ao roubo armado na ZEE da Somália e na região marítima próxima deste país, alegou que “a situação permanecia grave e que desde 2008 já haviam sido realizadas várias tentativas de combate”, e pelo menos 20 resoluções do Conselho de Segurança já haviam sido emitidas, em sua

³⁷ CSNU – Conselho de Segurança das Nações Unidas (2019). À época era composto por: China, França, Rússia, Grã-Bretanha, EUA, Costa do Marfim, Kuwait, Peru, Polônia, Bélgica, Rep. Dominicana, Indonésia e África do Sul.

maioria com o firme discurso de respeito às leis internacionais e ao direito soberano da Somália, embora não se tenha visto exatamente isto.

[...] Reafirmação do respeito à soberania, a integridade territorial, a independência política e a unidade da Somália, incluindo o seu direito soberano, de acordo com as leis internacionais com respeito aos recursos naturais marítimos, incluindo aí a pesca (ONU, Security Council 2500, 2019, p. 1-2/7).

Entretanto, continuou a reforçar a necessidade e “empenho dos Estados, em particular os Estados da região”, para buscar, investigar e “julgar não somente os suspeitos capturados no mar, mas também qualquer um que incite ou facilite as operações dos criminosos” (ONU, *Security Council 2500*, 2019, p. 1-2/7).

Desta forma, pode-se fazer uma extrapolação e inferência de que, caso a situação de violência marítima e ações criminosas se agravem na região do Golfo da Guiné ou simplesmente que interfira nos interesses de potência globais, poderá haver uma “chamada voluntária” por qualquer dos Organismos Internacionais presentes ou mesmo de países com interesses econômicos diretos, em especial a UE ou os EUA, para que outros estados possam contribuir e compor uma força marítima naval, nos moldes de outras arquiteturas de segurança marítima já montadas recentemente e com plena capacidade de intervenção naquela região, o que já se mostrou não ser desejável para os interesses brasileiros, conforme bem dito em “conflitos e rivalidades estranhos ao Atlântico Sul não devem ser projetados sobre ele por Estados situados em outras regiões” e expresso nos documentos de defesa de alto nível do Brasil (BRASIL, 2012, p.36).

Fatores presentes em estados considerados falidos, como são alguns dos estados da costa Oeste africana, sugerem que as autoridades governamentais marítimas e do direito não possuem instrumentos hábeis para neutralizar, ou mesmo combater essas ameaças no mar e suas extensões em terra, onde as transações com os produtos dos roubos se processam e realimentam novas ações criminosas (AMORIM, 2010).

Desde 2008, como forma de findar os crimes marítimos no Nordeste africano, são arquitetados grupos tarefas militares internacionais no sentido de combater os violentos ataques realizados a navios transportando bens de interesses nacionais. A principal delas é a liderada pela União Europeia, a OTAN e uma força multinacional combinada e constituída pelos EUA no Golfo de Áden, na região designada como

“Chifre da África”. São eficientes e articuladas ações militar-naval, aplicadas de forma coordenada entre esses três importantes atores internacionais que promoveu a desarticulação das ameaças e resultou em sucesso, permanecendo ativa na região. Servem de modelo para a organização e a aplicação na região do Golfo da Guiné que cada vez mais se torna a principal região de ilícitos, irregularidades e crimes que podem se estender para o lado Oeste do Atlântico e afetar diretamente o Brasil (GÓMEZ, 2014, p.4).

Os armadores e suas companhias estão preocupados com os crescentes números dos crimes e não cruzaram os braços. Assim, a indústria de navegação tem promovido diversas medidas protetivas como forma de prover os navios com uma espécie de guia de atuação, para o caso de sofrer uma abordagem criminosa por piratas (GÓMEZ, 2014, p.6).

Como possíveis paliativos para minimizar o problema da criminalidade marítima, os navios têm sido dotados de uma “cidadela de segurança”, onde toda a tripulação se abriga e tecnicamente os criminosos ficam impedidos de operar a plataforma, podendo-se dar início a uma negociação interna. A cidadela tem sido a medida de segurança não letal mais efetiva e tem impedido sequestros de tripulantes com frequência (GÓMEZ, 2014, p.6).

Alguns países também adotaram zonas de segurança (corredores de navegação seguros) próximas dos principais portos de aterragem em cidades do Continente africano, cujo propósito desses corredores de segurança é uma garantia de proteção contra as abordagens criminosas em áreas próximas de terra. É naturalmente compreensível que a implementação e a utilização dessas zonas de segurança, de forma a criar condições para prevenir roubos e ataques de bandidos do mar apresentem aos países um custo de operação mais elevado, mas notando-se uma real redução nos índices da criminalidade marítima local. Entretanto, nessa solução paliativa, há relaxamento nas medidas de segurança pelos problemas logísticos que se apresentam ao longo do tempo (GÓMEZ, 2014, p.14-15).

Uma outra forma de mitigar tais crimes marítimos está sendo a utilização de agências de segurança privadas embarcadas nos navios para o provimento de escolta armada. É uma outra solução bélica atribuída a agências particulares por armadores receosos de terem seus bens roubados e suas tripulações sequestradas. São executadas com sucesso no Golfo de Áden, e tem tido um alto nível de eficácia. No Golfo da Guiné esse tipo de proteção tem intimidado criminosos marítimos,

entretanto, pelo porte de armamentos de alto poder de destruição e que intimidam as tripulações, aliado aos lucrativos produtos, os criminosos não têm hesitado na continuação das abordagens(GÓMEZ, 2014, p.15).

Uma outra limitação para o combate aos crimes também se refere ao aprisionamento dos veículos de transporte marítimo piratas, pois estes somente podem ser perseguidos, capturados e transportados a um porto do seu estado, por navios a serviço do governo que estejam autorizados pelo estado e visivelmente identificados, sendo este também um dos empecilhos para se combater a pirataria em alto-mar.

Mesmo com toda essa instabilidade e insegurança regional, os conflitos e ameaças, é bem observada a firme presença e o crescimento de novas companhias de transportes marítimos. Assim também se processa em outros espaços da região que se estende à indústria de pesca e de apoio de embarcações a plataformas de extração (*offshore*). É um mercado atrativo, rico e em aquecimento constante, conforme dito pelo professor Geoffrey Till.

A título de exemplo, a companhia dinamarquesa de transporte marítimo “Maersk”, possui de trinta a quarenta navios/dia na região do Golfo da Guiné e opera cerca de 40% do volume de cargas naquela região. Assim, a Dinamarca realiza pesados investimentos em segurança em portos regionais, especialmente em Abuja (Nigéria), Gana e em Abidjan (Costa do Marfim).

Iniciativas particulares das grandes companhias de navegação como a citada dinamarquesa e outras, muito contribuem para a segurança marítima regional, sejam financiando novos sistemas de acompanhamento e controle ou sistemas de segurança particular, entretanto tais ações ainda não se mostraram suficientes para dar a real segurança para os tripulantes e seus navios quando em trânsito na região.

É relevante citar atuação internacional dos agentes de defesa e de outros setores governamentais no ambiente regional do Atlântico Sul. As iniciativas de cooperação em defesa que ocorrem com determinados países desse entorno sul-atlântico é significativo para o País, pois colabora com o pensamento nacional de dissuasão e colaboração com os países vizinhos. Torna-se ainda importante pela semelhança dos dois continentes que se confrontam, o africano e o sul-americano, em termos de riquezas presentes no subsolo e da contiguidade do solo marinho, das plataformas continentais e dos desafios da defesa do mar territorial.

A falta de apoio da população carente regional para enfrentar os problemas advindos da criminalidade marítima, assim como das capacidades de segurança existentes são obstáculos para combater e impor a boa ordem no mar. Mesmo que houvesse foco nesse combate, a maioria dos estados da costa Oeste africana não mostram vontade para acompanhar a rápida evolução das ações criminosas, seja nos equipamentos de abordagem, seja no armamento utilizado que se tornam cada vez mais sofisticados e sem a substancial ajuda de outros atores presentes na região, especialmente se não houver a boa vontade para a cooperação entre esses estados (AMORIM, 2010).

Por fim, informações sobre a segurança internacional nas águas jurisdicionais dos países da costa oeste africana não ficariam completas sem dados das Organizações Internacionais.

Inicialmente, sob o foco da ONU, por meio de sua agência de segurança marítimo a IMO, que vê aquela região como conflituosa e ameaçada pelos crimes globais, tem como objetivo manter a paz e a segurança internacionais. Assim, tem constantemente emitido resoluções que alertam os países membros para a crescente ameaça à segurança marítima provocados por diferentes incidentes e crimes que se estendem por toda a costa Oeste, com maior intensidade para a região marítima que se estende da Costa do Marfim ao Congo.

A Agenda 2030, relativa a Década da Ciência dos Oceanos para o Desenvolvimento Sustentável (2021-2030) aponta para a busca de uma estrutura comum que garantirá que a ciência dos oceanos possa apoiar os países nos objetivos de desenvolvimento sustentáveis e que têm os mares como foco, portanto o GG se encaixa nos seguintes objetivos relativos à pesca:

- a. Proteção dos ecossistemas marinhos;
- b. Regulamentação da pesca para restaurar os estoques pesqueiros;
- c. Melhoria da gestão sustentável da pesca, da aquicultura e do turismo, especialmente para os pequenos estados insulares; e
- d. Acesso a pescadores e mulheres artesanais de pequena escala para recursos e mercados marinho.

E os objetivos com relação às áreas estratégicas:

- a. Desenvolvimento de políticas oceânicas nacionais;
- b. Planejamento e desenvolvimento de capacidades regional e nacional;
- c. Desenvolvimento de estratégias nacionais de P&D;

- d. Planejamento do espaço marinho/economia azul, estabelecimento das áreas marinhas protegidas; e gestão e adaptação de zonas costeiras.

Além da ONU, a União Europeia também tem observado e desenvolvido uma estratégica pontual para aquela região, conforme já descrito anteriormente.

As organizações africanas são complexas e interdependentes, por isso de difícil cooperação entre elas. A Comissão do Golfo da Guiné (GGC em inglês) desponta como a mais importante, pois congrega a maioria dos estados litorâneos e os maiores produtores de petróleo da África subsaariana. Foi criada como um fórum de concertação política e conciliação visando conciliar divergências em assuntos de exploração de petróleo e vem buscando se reposicionar como promotora de segurança marítima na região. Assemelha-se aos propósitos da ZOPACAS, mas tem se modernizado quantos aos seus objetivos, como a criação do importante centro de informações e coordenação inter-regional (IRCC em inglês) que reúne até países que não são membros do GGC. Esse Centro de Informações IRCC, hoje concorre com outras iniciativas regionais criadas especificamente para promover a segurança marítima, com a consequente duplicação de esforços.

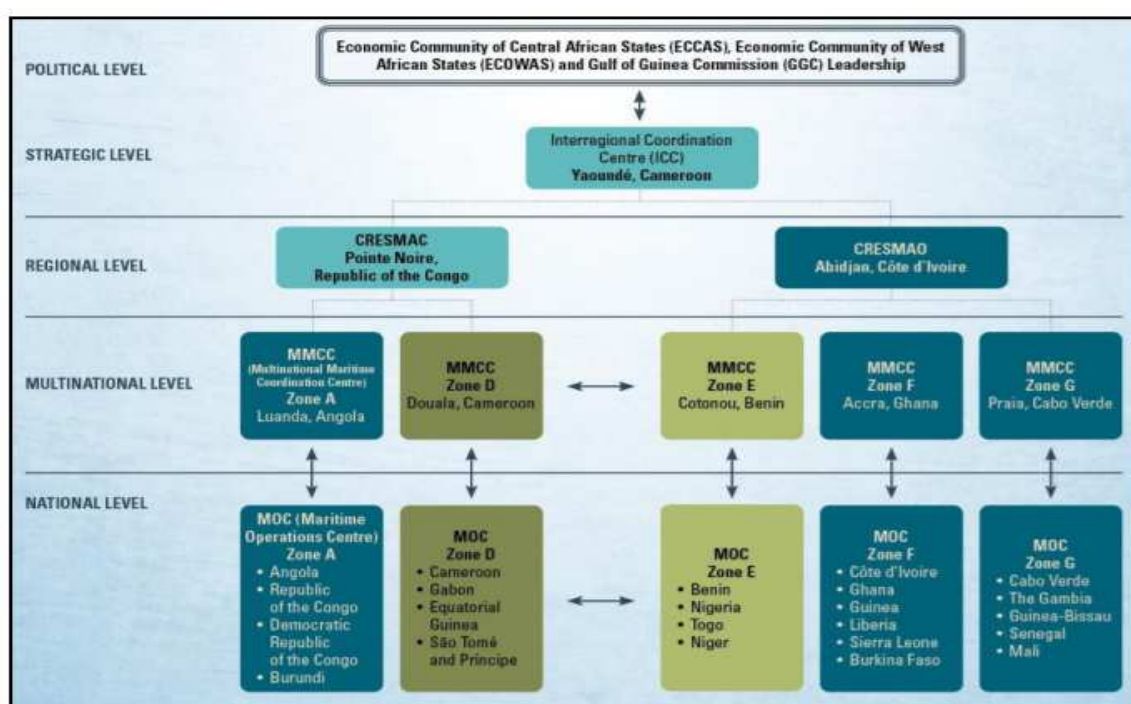
Outra iniciativa é a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEEAO ou ECOWAS em inglês), que é composta por quinze estados, dos quais doze possuem litoral, e compõem a margem norte do GG. Apesar de ter nascido eminentemente econômica, essa organização se modernizou e busca proteger os regimes de estado democráticos dos seus membros e a estabilidade interna deles, com intervenções pontuais para prevenir quebra de segurança. Mas tem atitudes ainda muito tímidas com relação à segurança marítima de seus membros.

Outra organização regional relevante é a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (ECCAS em inglês) que congrega onze estados, dos quais sete margeia a região leste do GG. É a menos desenvolvida por englobar estados em conflito étnicos, mas tem se mostrado mais interessada em atuar no âmbito da segurança marítima do que a ECOWAS, e para isso estabeleceu um Centro de Integrado para a segurança marítima, o CRESMAC, na cidade de Point Noire, na República do Congo.

As figuras abaixo demonstram as distribuições dos Centros de Segurança Marítimas Regionais no Golfo da Guiné, que compõem a arquitetura de Yaoundé, sob a liderança do GGC, que é o Centro de Coordenação Interregional (ICC).

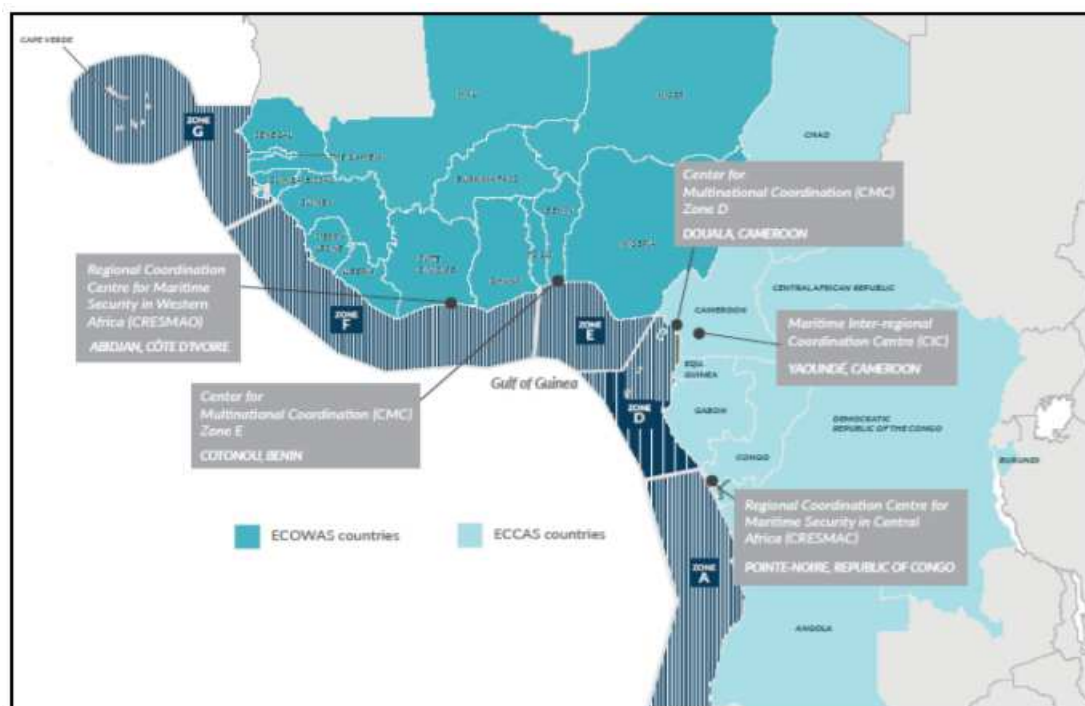
Ressalte-se ainda o grupo de amigos do Golfo da Guiné, que são os sete países mais ricos, além de outros que formam o G7++FoGG e que possibilitaram a criação da arquitetura de Yaoundé, assim como do Código de Conduta de Yaoundé (2013), que foi a primeira arquitetura de cooperação internacional na segurança marítima regional, seguindo as resoluções da ONU. Reuniu o ECOWAS e a ECCAS que, juntas unem todos os países do GG, e cujo foco é o combate à pirataria e ao roubo armado.

Figura 17 - Arquitetura de Yaoundé – Estrutura de Coordenação



Fonte: <http://cons-int.net/spa/gog.htm>. Acesso em 15 set. 2020

Fig.18 - Mapa de distribuição de áreas da Arquitetura de Yaoundé



Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020

Em uma conclusão parcial, observa-se a total importância da região marítima do Atlântico Sul para o Brasil com suas costas marítimas voltadas para a parte meridional e setentrional desse Oceano.

É também quando se sobressai como um espaço importante economicamente, pois a dinâmica comercial e financeira presente nesse imenso espaço marítimo de circulação de bens, associado a todo o potencial energético em reserva, conferem-lhe um lugar de relevância geopolítica no cenário internacional.

Também nesse espaço sul-atlântico, manifestam-se todas as formas das tradicionais ameaças globais, com o agravante da tibieza política e cooperativa dos estados regionais para uma pronta resposta. Também são fatos algumas disputas por fronteiras marítimas que possuem a tendência de ficarem exacerbadas pelo processo de extensão das plataformas continentais e as contínuas descobertas de novas reservas energéticas, entretanto, espera-se que sejam resolvidas no âmbito da UNCLOS.

Como bem ficou demonstrado no histórico, o País tem alternado as suas prioridades em relação a esse espaço sul-atlântico. Observou-se como o entorno estratégico brasileiro, que é um conceito geopolítico e onde estão inseridos os

interesses do Brasil, é significativa para delimitar áreas de investimentos políticos prioritários para que o Brasil avance na sua projeção internacional e na importância global como um País que se considera uma potência regional.

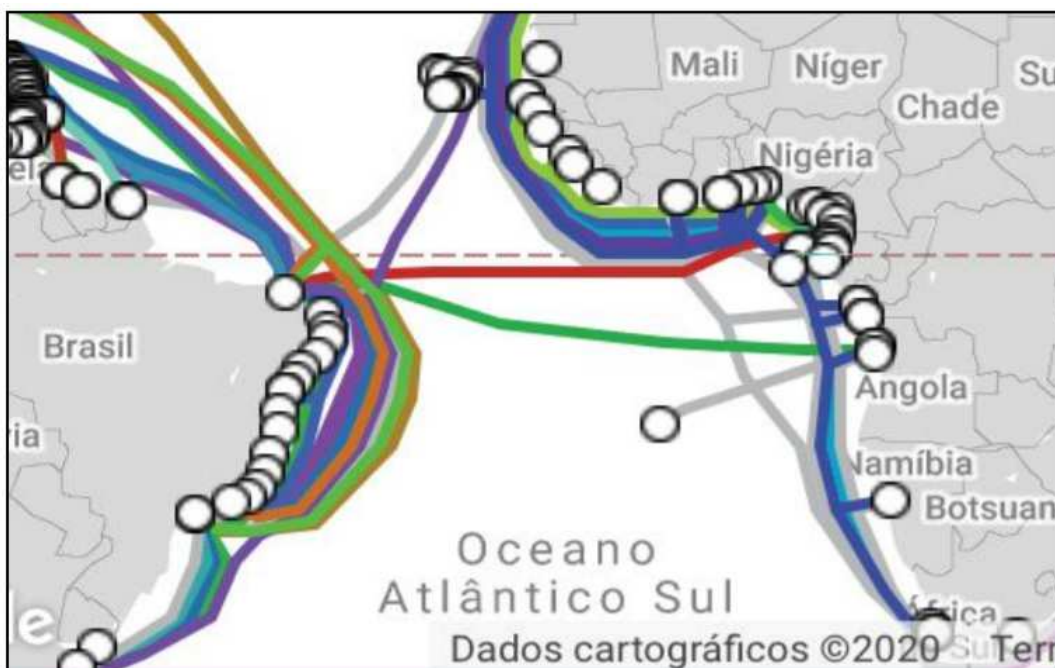
Relatou-se também sobre os interesses de outros países na região sul-atlântica, especialmente naquelas que já expõem as suas riquezas naturais e as reservas de energia. Há uma queixa regional natural da pequena relevância e do distanciamento político-econômico das grandes decisões globais nesta região, entretanto, esse distanciamento traz como vantagem política a relativa paz e o ambiente de cooperação entre os estados que conformam a região.

Com relação às ameaças estas são presentes, são conhecidas e não devem ser relevadas. Caso sejam negligenciadas estas poderão ameaçar o desenvolvimento e o bem-estar social das sociedades que aqui vivem.

As ameaças têm causas principais identificadas como a extrema pobreza e as dificuldades de ascensão socioeducacional, além das riquezas visíveis e ao alcance das pessoas. Assim, os próprios africanos conhecedores e entendendo a preocupação global com o problema das ameaças marítimas sobre os seus territórios, e de países com interesses e querendo vantagens, criaram centros de coordenação de segurança visando organizar o combate e mitigar essas ameaças. Entretanto, ainda não conseguiram coordenar ações diretas de combate para anular os problemas que se apresentam naquela região, ainda se portam como eventos pontuais. As ações efetivas ainda são as coordenadas por países europeus e norte-americanos.

Essas ameaças se evidenciam no momento em que ocorrem no espaço sul-atlântico, área de interesse prioritário e expressa nos documentos de defesa do Brasil, e nesse ponto são ações como a diplomacia de defesa e a cooperação em defesa que contribuem para manter o Atlântico Sul como uma zona de paz.

Fig.19 - Malha de cabos submarinos na região sul-atlântica



Fonte: <https://www.submarinecablemap.com/>.

3 Diplomacia de Defesa e a Cooperação em Defesa do Brasil

“Hoje, como naquele tempo, a Nação brasileira só ambiciona engrandecer-se pelas obras fecundas da paz, com seus próprios elementos, dentro das fronteiras em que se fala a língua dos seus maiores, e quer vir a ser forte entre vizinhos grandes e fortes, por honra de todos nós e por segurança do nosso continente, que talvez outros possam vir a julgar bem menos ocupado” (José Maria da Silva Paranhos Junior, Barão do Rio Branco).

Documentos doutrinários de defesa do Brasil introduziram diretrizes e objetivos para agilizar a tomada de decisões políticas. São conceitos de Segurança e de Defesa que inseriram um importante conceito para o ordenamento regional, o de entorno estratégico brasileiro.

Desta forma, o País definiu geopoliticamente, sem desconsiderar a esfera global, que a grande área geopolítica do entorno estratégico brasileiro é de interesse prioritário. Definitivamente, deve ser no interior desse gigantesco espaço estratégico regional que o Estado brasileiro define as suas prioridades políticas, econômicas, de cooperação e de defesa (PND, 2020, p.11).

A PND 2020 se apresenta como o documento condicionante de mais alto nível de diretrizes visando o planejamento de ações, e expressos na Estratégia Nacional, em prol da Defesa Nacional. Estabelece, dentre outras, que a defesa do País é indissociável de seu desenvolvimento e as ações necessárias para o preparo e o emprego das capacidades instaladas e das expressões do Poder Nacional que contribuem para o desenvolvimento das potencialidades nacionais e para o aprimoramento dos recursos de que dispõe o Estado brasileiro (PND, 2020, p.11).

E desta forma, o setor de defesa do Brasil vem buscando aprimorar a sua estrutura desde a versão inicial desse marco normativo, processo que somente se consolida no longo prazo, pois envolve estudos e discussões sobre procedimentos e doutrinas de preparo e emprego da força militar, debates sobre as possíveis ações de neutralização referentes às ameaças presentes, a qualificação do pessoal especializado no tema, a motivação e o progresso das competências de segmentos importantes do País, além do reequipamento de setores das Forças Armadas.

3.1 Diplomacia de Defesa do Brasil

Dentro desse complexo processo de aprimoramento do documento e dos objetivos fundamentais há demandas para que se articule ações do Ministério da Defesa com sociedade nacional e outros órgãos do Estado que fazem parte do grande sistema de defesa. Devem ser temas para esse debate os cenários prospectivos sobre as políticas setoriais do País, a situação socioeconômica e a política externa brasileira, que não são temas que se esgotam em si, mas que deve ser motivo para um estudo amplo que contemple discussões sobre meio ambiente e soberania e outros aspectos (PND, 2020, p.7)

A PND em seu exame sobre o ambiente internacional, situa a fraca percepção da sociedade brasileira com relação existência de ameaças, especialmente pela longa ausência e pela distância dos grandes centros de conflitos mundiais.

Entretanto, relembra sobre a possibilidade de novos conflitos internacionais, envolvendo os recursos naturais necessários aos países, e já escassos desses ativos, podendo haver a sua potencialização caso haja a prevalência do uso da força, com a eventual militarização do Atlântico Sul, ou ainda a imposição de sanções políticas ou econômicas. Nesse ponto, o reavivamento da ZOPACAS como uma região de paz e de cooperação, de diálogo e de negociações para a solução das controvérsias entre os Estados, revela-se essencial para resguardar a região sul-atlântica de soluções e interferência contendo interesses outros que não os desejados pelos países regionais (PND, 2020, p.11).

A expansão das atividades humanas, decorrente dos crescimentos econômico e populacional, tem como consequência a amplificação da busca por recursos. Dessa forma, não se pode negligenciar a fortalecimento dos desejos de ampliação de áreas marítimas, pelo domínio espacial e por fontes de água doce, de alimentos, de recursos minerais, de biodiversidade e de energia. E ainda permanece a interdependência econômica que ajuda nas soluções negociadas de disputas, de forma que os estados serão automaticamente persuadidos a empregar ferramentas de cunho diplomático, seja no âmbito de organismos internacionais ou intergovernamentais ou ainda no contexto multilateral ou bilateral.

Face os laços históricos e afinidades culturais do Brasil com membros da CPLP merecem especial atenção os esforços de cooperação no campo da Defesa com esses países. O Brasil, por sua tradição, valoriza e promove a convivência harmônica entre os países e defende um mundo cuja governança se baseie em valores, instituições e normas internacionais. A sociedade brasileira, por sua vez, após longo período livre de conflitos externos, não possui a percepção das ameaças pela sua forma difusa e mutante. Evidencia-se ainda a falta de coordenação e cooperação no âmbito marítimo o que dificulta um efetivo regime de segurança marítima regional. Aliás, a História comprova que, mesmo nos períodos dos dois grandes conflitos mundiais, a população e os dirigentes da Nação não percebiam ameaças ao nosso País (PND, 2020, p.12-13).

Ao contrário do que se anunciava no pós-Guerra Fria, quando a distensão mundial e a globalização encurtariam o tempo e os níveis de confrontação e por conseguinte, ampliariam a prosperidade econômica e o bem estar social, em um contexto de redução da burocracia estatal, é significativo se constatar sobre a expansão global e ampliação da presença de Estados extrarregionais junto aos

regionais, obviamente no sentido de manter sob controle os seus interesses. Desta forma, a pouca percepção da sociedade sobre as potenciais ameaças, aliado a fatores que facilitam o surgimento dos grupos criminosos, por certo criam um ambiente indesejado ao desenvolvimento das sociedades regionais.

A concepção estratégica de defesa do Brasil é orientada para a dissuasão no sentido de obstar eventuais ameaças, observando-se os princípios do direito internacional, da Constituição Federal e nos compromissos internacionais firmados pelo País. Estabelece também alguns dos principais itens relacionados com as relações internacionais e a região marítima do Atlântico Sul, quais sejam:

- buscar a manutenção do Atlântico Sul como uma zona de paz e cooperação;
- participar de organismos internacionais, projetando cada vez mais o País no concerto das Nações; e
- participar de operações internacionais, visando a contribuir para a estabilidade mundial e o bem-estar dos povos.

Dessa forma, o País deve ser capaz de projetar poder, objetivando ampliar a sua influência no sistema internacional; reafirmar seu compromisso com a defesa da paz e a cooperação entre os povos; e assumir e desempenhar responsabilidades crescentes em ações humanitárias e em missões de paz, de acordo com os interesses nacionais (PND, 2020, p. 21). (END, 2020, p. 33).

Excepcionalmente, em conflitos, de forma coerente com sua história e os cenários vislumbrados, observados os dispositivos constitucionais e legais, bem como os interesses do País e os princípios básicos da política externa e do ordenamento jurídico internacional, o Brasil poderá participar de arranjos de defesa coletiva e de operações internacionais, visando contribuir para a paz e a estabilidade mundial. (END, 2020, p. 33).

O Atlântico Sul deve ser uma área de interesse geoestratégico para o Brasil, e o fortalecimento do instrumento político da ZOPACAS concorrerá com a consolidação do Brasil como a potência regional, desenvolvendo a sua influência em todo o entorno estratégico e minimizando a eventualidade de interferência militar de potências extrarregionais no Atlântico Sul.

A dissuasão deve ser a primeira postura estratégica a ser considerada para a defesa dos interesses nacionais. A proteção dos recursos naturais existentes nas águas, no leito e no subsolo marinho sob jurisdição brasileira deve ser a prioridade

do País, assim como a exploração desses recursos, além da livre utilização das linhas de comunicação marítimas pois são vitais para o desenvolvimento do Brasil.

Assim, no campo naval, o Brasil tem buscado cooperar tecnicamente com as marinhas e as guardas costeiras de países da costa Oeste africana como uma forma de ampliar a sua influência regional, e como já evidenciado, de minimizar a necessidade de outros países que não os regionais. Da mesma forma as demais Forças exercem a diplomacia e a colaboração em defesa por meio de iniciativas bilaterais e multilaterais de cooperação em formação, aperfeiçoamento e treinamentos conjuntos de recursos humanos, organização de estruturas de defesa, doação de itens e materiais, construção de infraestruturas, além de outras iniciativas com forças de segurança de países africanos.

A PND define segurança como “a condição que permite ao País preservar sua soberania e integridade territorial, promover seus interesses nacionais, livre de pressões e ameaças, e garantir aos cidadãos o exercício de seus direitos e deveres constitucionais”. Já a Defesa Nacional “[...] é conjunto de medidas e ações do Estado, com ênfase no campo militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas” (BRASIL, 2012b, p.13).

Desta forma, para haver o incremento da segurança, sendo importante a manutenção de um ambiente de cooperação com os países do Atlântico Sul, principalmente utilizando o bom instrumento de diplomacia que são as suas Marinhas. E a MB busca atender a esse desafio, uma vez que é sua tarefa principal a defesa da soberania brasileira nos rios e litoral brasileiro, mas sem esquecer a defesa em profundidade no Atlântico Sul (BRASIL, 2012b, p. 17-19).

As ações da MB, no âmbito da segurança e defesa do Atlântico Sul, vão além das atribuições normais de uma marinha de guerra, pois engloba atividades de Autoridade Marítima. Isto significa que, ao papel tradicional e constitucional de defesa do território nacional no mar, incorpora-se com o poder de polícia marítima na formulação e condução de políticas nacionais a respeito do mar, e na execução da polícia administrativa do tráfego aquaviário, em suas águas interiores. Além disso, a MB desenvolve um compromisso internacional com ações de salvaguardar a vida humana e garantir segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores, bem como prevenir a poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio (BRUM, 2010).

A instituição da ZOPACAS se tornou uma iniciativa significativa que logo rendeu dividendos políticos em favor do Brasil, pois é um importante instrumento de integração e de cooperação regional, que busca nas relações multilaterais e bilaterais manter o ambiente livre de ameaças, assim como auxilia na projeção dos interesses brasileiros nos países integrantes. Entretanto, com o tempo “sofreu certo esvaziamento resultado do afastamento das grandes potências” desta região sul-atlântica a partir do final do período da Guerra Fria. Ainda segundo Horing (2014), também ocorreu uma amenização dos propósitos iniciais para o quê esse Organismo internacional foi pensado (HORING, 2014, p. 486-487).

Desta forma, é esperado que a revitalização desse organismo multilateral regional sul-atlântico possa complementar as soluções cooperativas visando neutralizar os novos desafios proporcionados pelas tradicionais ameaças marítimas já presentes nesta região, e minimizando assim os motivos para a presença indesejada de potências extrarregionais com soluções, recursos e saídas alienígenas, mantendo o Atlântico Sul estável (HORING, 2014, p. 486-487).

Desta forma, é esperado que a revitalização desse organismo multilateral regional sul-atlântico possa complementar com soluções cooperativas visando neutralizar os novos desafios proporcionados pelas tradicionais ameaças marítimas já presentes nesta região, e minimizando assim os motivos para a presença indesejada de potências extrarregionais com soluções, recursos e saídas alienígenas, mantendo o Atlântico Sul estável (HORING, 2014, p. 486-487).

3.2 Cooperação em Defesa do Brasil

À luz dos princípios da carta constitucional, da legislação decorrente e das políticas e diretrizes afetas ao setor de Defesa, a Marinha do Brasil desenvolve intenso programa de cooperação e intercâmbio predominantemente com países atlânticos, mas não somente, com o propósito de criar um ambiente favorável à segurança marítima e contribuir com a paz regional.

Dentre essas iniciativas estão ações para estreitar laços diplomáticos, por meio da cooperação em formação e adestramento de militares, de treinamento em operações de segurança marítima, dentre muitas outras.

Apenas no período mais recente, podem ser citados exemplos de operações multinacionais que contribuíram para esse estreitamento de relações, com base no Livro Branco de Defesa Nacional encaminhado ao Congresso Nacional em meados de 2020.³⁸

- ASPIRANTEX – Exercício multinacional entre Argentina, Uruguai e Brasil, para aprimorar o adestramento de meios e estreitar os laços de amizade.
- BRACOLPER – Exercício multinacional entre Colômbia, Peru e Brasil, Colômbia e Peru, que visa estreitar laços de amizade com os países visitados.
- CARIBEX – Exercício multinacional com países da América Central, Brasil, Guiana, Porto Rico, Antígua e Barbuda, Martinica e Suriname, que visa o adestramento e visitas de representação a portos estrangeiros.
- PLATINA – Exercício binacional entre Paraguai e Brasil, que visa o adestramento e ao estreitamento dos laços de amizade.
- ACRUX – Exercício multinacional entre Argentina, Paraguai e Brasil, que visa realizar operação combinada e estreitar laços de amizade.
- DIPLOMEX – Exercício multinacional entre Argentina Brasil, Uruguai e Argentina, que visa estreitar laços de amizade e intercâmbio de atividades de hidrografia.
- UNITAS – Tradicional exercício multinacional entre Argentina Brasil, EUA, Argentina e Uruguai, que visa o adestramento e ao estreitamento de laços de amizade.
- FRATERNO – Exercício multinacional entre Brasil e Argentina, que visa exercera ação de presença, além de estreitar laços de amizade e ampliar a confiança.
- ATLANTIS – Exercício binacional entre Brasil e Uruguai, que visa aprimorar o adestramento de meios e estreitar os laços de amizade.
- ATLASUR - Exercício multinacional entre Brasil, Argentina, Uruguai e África do Sul. Visa estreitar laços de amizade e ampliar a confiança.

³⁸ Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf . Acesso em: 15 ago. 2020.

- IBSAMAR / MAPUTO – Exercícios multinacionais entre África do Sul, Brasil, Índia e Moçambique, que visa estreitar os laços de amizade no âmbito do IBAS e ampliar a confiança entre os países.
- FESTA NACIONAL FRANCESA – Exercício binacional entre a Guiana Francesa, o Brasil e a França, que visa a ação de presença, além de estreitar laços de amizade.
- UNITAS ANTL – Exercício multinacional entre Brasil, EUA, Argentina, Chile e Uruguai, que visa o adestramento e o estreitamento de laços de amizade.
- PANAMAX – Exercício entre forças dos EUA, Brasil e países latino-americanos conduzido pelo Comando Sul dos EUA (USSOUTHCOM), que tem como objetivo principal a realização do planejamento combinado e conjunto, visando à constituição de uma Força Multinacional para atuação sob autorização do Conselho de Segurança das Nações Unidas na região.
- FELINO – Exercício multinacional entre Brasil, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, Brasil, Angola, Cabo-Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, São Tomé e Príncipe, Portugal e Timor Leste, visando a organizar e exercitar uma força-tarefa conjunta combinada (FTCC) da CPLP e testar os procedimentos de Comando e Controle, em tempo de paz, e em situação de crise.
- EXERCÍCIO DE COOPERAÇÃO EM CASOS DE DESASTRES – É um exercício multinacional de ação simples entre Brasil e Argentina, cujo enfoque principal é a integração das Forças Aéreas nos processos de planejamento, coordenação, comando e controle de operações aéreas em situações de desastres naturais, ajuda humanitária e Busca e Resgate.

Pode-se observar que, para a realização dessas operações, uma ampla gama de atividades e interações são conduzidas desde o nível político-estratégico, responsável pela concepção e aprovação dessas iniciativas, até os níveis operacionais e táticos, que também requerem cuidadosos planejamentos. Os entendimentos necessários a essas operações extrapolam o setor de defesa, por exigir a movimentação de meios e tropas, alcança o setor de relações exteriores, pois os canais diplomáticos são importantes para as negociações entre os Estados participantes.

Convém ressaltar que esses exemplos podem ser combinados com as iniciativas no âmbito do Exército Brasileiro (EB) e da Força Aérea (FAB), revelando, em seu agregado, uma postura cooperativa em defesa, com predominância de interações com países sul-atlânticos e, em sentido mais amplo, atlânticos. Abaixo exemplos de operações multinacionais realizadas no âmbito do EB e da FAB, citados no Livro Branco de Defesa Nacional

- OPERAÇÃO VIKING – 2018 Brasil, Suécia e Estados Unidos. – O exercício é realizado pelas Forças Armadas Suecas e representantes do Exército Brasileiro, apoiados pelos Estados Unidos como parceiro estratégico e tem como objetivo treinar os participantes civis, militares e policiais no planejamento e condução de um mandato da ONU.
- AMAZONLOG – 2017 – Brasil, Suécia, Estados Unidos, França, Japão, China, Rússia, Argentina, Peru e Colômbia. É um exercício militar de logística multinacional interagências, em um simulado de evacuados e refugiados na tríplice fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru, que serve para preparar as forças armadas para possíveis desastres e também a situação de apoio aos refugiados.
- GUARANI – Exercício Trienal (2017 a 2019) – Brasil e Argentina – É um exercício desenvolvido com uma Força Tarefa Combinada com a participação de tropas do Brasil e da Argentina.
- PARANÁ – Exercício Bienal (2018 e 2019) - Brasil e Paraguai – É um exercício desenvolvido por meio de Operação Combinada, com o emprego de um Estado-Maior de valor.
- ARANDU – Exercício Trienal (2018 a 2020) – Brasil e Argentina – É um Exercício que surgiu da fusão de outros exercícios conjuntos ocorridos nos anos de 2016 e 2017. É um exercício desenvolvido por meio de Operações Combinada Mecanizada, Blindada, Aeromóvel e Aero terrestre.
- ANGEL DE LOS ANDES - Brasil e Colômbia - Exercício de coordenação, comando e controle e execução de operações de busca e salvamento e resgate de pessoal.
- CRUZEX - Brasil, Canadá, Chile, EUA, França, Peru, Portugal e Uruguai Exercício multinacional, de ocorrência bianual e organizado pela Força Aérea Brasileira, com a finalidade de planejar e treinar operações combinadas.

- GREEN FLAG- Brasil, EUA, Canadá, França, Alemanha e Reino Unido. Exercício de integração de forças ar-terra em cenários de guerra não convencional.
- LION EFFORT - Brasil, Suécia, Hungria, República Checa, Tailândia e África do Sul. Exercício Conjunto entre os países operadores da aeronave Gripen.
- PEGASUS- Brasil, Argentina, Uruguai, Chile, Peru e Colômbia. Exercício multilateral para planejamento, execução e controle de operações em situações de desastres naturais e ajuda humanitária.
- RED FLAG RESCUE - Brasil, EUA, Austrália e Reino Unido. Exercício multinacional focado no treinamento de missões de resgate em combate e apoio aéreo aproximado.

Esses foram alguns exemplos de cooperação em defesa, por meio de forças armadas brasileiras que conferem confiança e aprimoramentos entre os Estados participantes e o Brasil.

Com relação a cooperação junto aos países africanos, a mudança do governo brasileiro em 2018, impactou na prioridade que aquele Continente teve desde o início do século XXI. Nesse sentido, por ocasião as comemorações do Dia da África, em 27 de maio de 2019, o então Ministro das Relações Exteriores realizou um discurso na conferência “ A Cooperação entre o Brasil e a África”, quando expressou as principais visões e projetos da política governamental para aquele Continente. Dentre os pontos destacados estavam o de ampliar a interação econômica com os povos africanos, por meio do desenvolvimento de obras de infraestrutura, produção de alimentos e aumentar o comércio. Desta forma, pelo menos no discurso, o Brasil tem propósitos de reverter a tendência de queda no comércio e ampliar o percentual que em 2019 foi de apenas 3,25% do total do comércio brasileiro. Releve-se que desse total, muito pouco de comércio se realizou com países pertencentes ao Golfo da Guiné, com exceção da Nigéria e de Angola, que ficaram em quarto e sexto lugares no volume de transações na África (COMEX vis: África).

Registre-se ainda que o Brasil não apresentou uma política consistente para a África no atual governo brasileiro. As relações com os países africanos são mais personalistas, oscilando entre governos, do que uma política segura de projeção internacional e de criar dependência daquele continente.

Mas sempre há uma desejada aproximação com alguns dos países africanos de interesse, e esta cooperação se reflete internamente na crescente valorização da paz regional e a estabilidade do espaço sul-atlântico. Notadamente, o que o Brasil deseja também é ampliar a sua projeção nesse espaço, mas para tal deverá promover uma efetiva cooperação econômica e o intercâmbio cultural com os principais países do continente africano, sendo mais um importante passo para a projeção política internacional do País.

Há cerca de uma década, a maioria das discussões sobre a segurança marítima em África bem caracterizavam o termo "cegueira do mar", sugerindo que apesar do extenso litoral e numerosos ilhas e arquipélagos costeiros e oceânicos, os países africanos, com exceção da Nigéria e África do Sul, concentraram-se apenas nos seus territórios terrestres e voltaram as costas ao mar, também um valioso território. Desta forma, falham no que concerne à segurança do seu ambiente marítimo e até do pleno aproveitamento dos seus recursos.

Entretanto, por ter também os seus interesses ameaçados, os africanos estão a receber a atenção da comunidade internacional sobre a questão da segurança marítima, especialmente no que se refere ao roubo armado no mar, a pirataria em águas internacionais, e mais recentemente, o sequestro de pessoas e a tomada de bens no mar.

A Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (AIMS 2050), organizada pela União Africana, fornece uma boa indicação de que os países daquele continente entendem a necessidade premente de levar a sério o combate às ameaças que cercam o seu espaço marítimo. É notável a proliferação de burocracias, instrumentos bilaterais, multilaterais, inter-regionais, regionais, zonais e nacionais focados no combate e na manutenção da segurança marítima, além da promoção da cooperação em segurança, mas estes esforços ainda não se apresentam de forma coordenada, o que enfraquece as iniciativas propostas.

Os estados africanos entre eles próprios, e com a ajuda de países parceiros, realizam certas atividades e tomam atitudes visando aprimorar sua defesa, segurança e governança marítimas, embora ainda haja uma coordenação deficiente e, portanto, um longo caminho por percorrer.

Apresenta-se como uma evidente e imediata oportunidade o trabalho conjunto de visão abrangente, que poderá avançar para todo o espaço marítimo sul-atlântico de modo a combater todo o espectro de ameaças regional. Os estados possuem

instrumentos visando a criação de confiança mútua entre eles quando colaborando em segurança e defesa. Citam-se alguns de fácil aplicação e desenvolvimento como a formação, aprimoramento ou treinamento de recursos humanos nos diferentes países, trocas de observadores, adidos militares e pesquisadores, convites e participações em manobras com força militares e outros mais simples.

A cooperação horizontal também é uma forma de atuação entre os estados pode se processar no sentido da colaboração militar para também fazer frente as ameaças presentes na região sul-atlântica, sendo um fator de preocupação e que deve estar presente para todos os interessados em ter uma região de paz, livre e próspera.

Celso Amorim (2014) redigiu que a cooperação em matéria de defesa tem um caráter fundamental para que se atenda ao interesse regional sul-americano.

[...]um mundo de Estados-Nações, ainda marcado por fortes assimetrias de poder, ser pacífico não pode significar que sejamos indefesos. [...] Os países sul-americanos têm o direito e o dever de propiciar sua própria defesa através de uma adequada capacidade dissuasória. Entretanto, não é óbvio que o possamos fazer de maneira isolada. A estratégia global dissuasória se conjuga, portanto, com uma estratégia regional cooperativa (AMORIM, 2014).

Desta forma, para que seja vislumbrada uma cooperação em defesa comum em todo o ambiente sul-atlântico, certas medidas de fomento a confiança mútua devem ser ampliadas e tornarem-se consistentes, pois são instrumentos utilizados para gerar um ambiente de credibilidade e de transparência em defesa.

Considerações Finais

Este trabalho relatou como os oceanos continuam a ampliar a sua significância global como um meio permissivo ao livre trânsito de pessoas e bens, além de farta fonte de recursos naturais, tornando-se cada vez mais significativos e indispensáveis para as sociedades contemporâneas. Desta forma, os Estados há tempos se organizam para explorar e, se possível, ter o monopólio da exploração dos recursos e dos transportes marítimos. E nesse primeiro quinto do século XXI, o Atlântico Sul também se comporta como um ambiente para a ocorrência de importantes fatos e interesses econômicos relacionados ao amplo sistema de comércio global, além de se apresentar como palco para um ambiente cooperativo e de relativa paz entre os estados que a circundam.

O Brasil é sem dúvidas, o Estado de maior expressão nessa região sul-atlântica, e nas relações internacionais pode ser considerado uma potência média regional com projeção internacional. Possui grande valor agregado em recursos naturais, especialmente no agronegócio e em energia, sendo uma das maiores economias globais, o que aumenta a importância do Atlântico Sul, região de pleno interesse brasileiro, como um amplo espaço para a promoção da cooperação horizontal entre os países da região, e cujo objetivo mútuo é o desenvolvimento regional.

Descreveu-se a área de importância geoestratégica primária para o Brasil, o denominado entorno estratégico brasileiro e em seguida a região marítima de interesse direto denominada de Atlântico Sul, sendo esta uma área marítima do hemisfério sul que lentamente vem retomando a sua dinâmica e valor, à medida em que os países que o circundam descobrem e exploram as novas riquezas naturais que o solo e o subsolo do mar regional já comprovaram possuir.

Demonstrou-se que, por meio de políticas orientadas e estratégias com ações a empreender, o Brasil busca promover o seu desenvolvimento, assim como dos países parceiros no seu entorno estratégico, área de interesse primário do País, fortalecendo-os por meio da promoção internacional da cooperação entre os estados transoceânicos e buscando a manutenção da paz em escala transcontinental, mas não sem a oposição de diversos atores extrarregionais que possuem seus próprios interesses e podem confundir a agenda de interesse dos países desta região sul-

atlântica. Para tal, certos atores nacionais buscam reativar um instrumento importante das relações internacionais, e que em tempos passados foi muito significativo para a região - a ZOPACAS -, sem relegar outras iniciativas de cooperação regional, especialmente sobre segurança marítima que visam manter o Atlântico Sul como um ambiente seguro. Assim, é importante observar nessas iniciativas os cenários prospectivos sobre alguns dos principais temas regionais como a paz; os possíveis conflitos e disputas; o meio ambiente; a cooperação e o comércio internacionais. São ações que visam a fortalecer a identidade marítima dos países sul-atlânticos, relevando as preocupações em comum, assim como a percepção de que há uma necessidade de proteger os recursos oceânicos de ambos os lados do Atlântico Sul.

Quanto as atividades criminosas praticadas em todo o Atlântico Sul, fica claro que minam a segurança e a paz regional dos países limítrofes individualmente. Embora tais ameaças ainda sejam consideradas de baixa intensidade, elas estão presentes e podem desestabilizar não havendo nenhuma garantia de que se manterão desta forma. E o Brasil por ter tido um passado colonial à semelhança dos países africanos, é um estado que possui condições de se aproximar e liderar iniciativas colaborativas de proteção e de segurança nessa área marítima do Atlântico, desde que sejam observadas determinadas iniciativas comuns.

Foram demonstrados também que outros países costeiros do Atlântico Sul são largamente dependentes da navegação marítima para o seu comércio exterior, assim como também da exploração de suas reservas energéticas já comprovadas desse mar.

Considerando ainda que nenhum país sozinho pode tomar conta da segurança de um espaço tão largo, cabe também aos vizinhos países sul-atlânticos do Brasil zelarem pela manutenção de sua região como uma área livre de conflitos e onde predomine um ambiente de paz, de cooperação e que ajude a promover o desenvolvimento na região. Novamente, o diálogo cooperativo entre os estados regionais se faz fundamental para a consecução desse objetivo. Desta forma, o Brasil deve se manter plenamente incluído e atuante ator do sistema internacional, em especial em todo o entorno do espaço sul-atlântico.

Assim, os esforços da forte presença do estado brasileiro no Atlântico Sul estão fortemente vinculados aos programas de cooperação em defesa, tanto no âmbito bilateral quanto na sua dimensão multilateral, pois são atividades que permanecem

contribuindo e colaborando para com os seus vizinhos, como a diplomacia de defesa atuando de forma a dar consistência a política externa nacional, apoiado pelas ações de cooperação de defesa junto aos estados vizinhos promovem a inserção internacional do País, para além desse espaço regional.

Entretanto, mostra-se ser pouco provável que o Brasil como a potência regional e apoiado somente em iniciativas diplomáticas de defesa e em mecanismos cooperação em defesa, além das normas internacionais, consiga assegurar os seus legítimos interesses e pleitos marítimos na região do Atlântico Sul, sem enfrentar oposições interesseiras significativas.

Assim, responde-se as perguntas formuladas deo quanto é importante a região marítima do Atlântico Sul para o Brasil e como a diplomacia de defesa e a cooperação internacional em defesa contribuem para a segurança e projeção internacional do País.

REFERÊNCIAS

ABDENUR A. E.; SOUZA NETO D. M. South–South cooperation and democracy in Africa: Brazil’s role in Guinea-Bissau. *Africa Review* v.5, n.2, 2013. p. 104–117. Disponível em: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09744053.2013.855356> . Acesso em: 20 jan. 2020.

_____. O Brasil e a cooperação em Defesa: a construção de uma identidade regional no Atlântico Sul. *Revista Brasileira de Política Internacional*. v. 57, n.1, 2014a. p. 5-21. ISSN 0034-7329. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7329201400101>. Acesso em: 22 mar. 2020.

_____. O Atlântico Sul na Perspectiva da Segurança e da Defesa entre Brasil e África. In: NASSER R. M.; MORAES R. F. (Org.). *O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*. Brasília: IPEA, 2014b. p. 215-238.

ACIOLY L.; MORAES R. F. (Orgs.). *Prospectiva, Estratégias e Cenários Globais: Visões de Atlântico Sul, África Lusófona, América do Sul e Amazônia*. Brasília, DF: IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). eds. 2011.

AFRICA Center For Strategic Studies. O combate à pirataria no Golfo da Guiné. 2005. Disponível em: <http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB30PT-O-Combate-%C3%80-Pirataria-No-Golfo-Da-Guin%C3%A9.pdf> . Acesso em: 17 jan. 2020.

AGUILLAR S. C. Atlântico Sul: As relações do Brasil com os países africanos no campo da segurança e defesa. *Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*, v.2, n.4, jul-dez 2013. p. 49-71.

ALLEN T. W.; CONWAY J. T.; ROUGHHEAD G. *Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo no Século XXI*. Rhode Island: Naval War College Press - Newport, 2010a. Disponível em: <https://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima> . Acesso em: 25 jan. 2020.

ALMEIDA SILVA A. R. O Atlântico Sul na Perspectiva da Segurança e da Defesa. In: NASSER R. M.; MORAES R. F. (Org.). *O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*. Brasília: IPEA, 2014. p. 199-213.

_____. Globalização e Segurança Marítima. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.127, n. 10-12, 4º Trimestre, 2007. p. 95-108.

_____. A Diplomacia de Defesa na Sociedade Internacional. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, v.21, n.2, jul./dez. 2015. p. 181-204.

_____. *A Diplomacia de Defesa na Política Internacional*. Porto Alegre: Palmarinca/Rio de Janeiro: ESG, 1ª Ed, 2018.

_____. Entrevista pessoal concedida ao autor deste trabalho, em 01 dez. 2020.

_____. The Enabling Power of the Oceans. Contexto Internacional. vol. 39(2) May/Aug, 2017. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/cint/v39n2/0102-8529-cint-2017390200002.pdf>. Acesso em: 07 fev. 2020.

_____; SOUZA NETO D. M. Globalização, Segurança e Defesa no Atlântico Sul. Nação e Defesa. vol.154. 2019. p. 69-88.

ALSINA J.S. O Poder Militar como Instrumento da Política Externa Brasileira Contemporânea. Revista Brasileira de Política Internacional, v. 52, n. 2, 2009. p.173-191.

ALVES F. E. de Almeida. Guerras Anglo-Holandesas: A Luta pelo Comércio Marítimo. In: Guerra no Mar: Batalhas e Campanhas Navais que mudaram a História. Rio de Janeiro, 2006.

ALVES PEREIRA A. C.; BEIRÃO A. P. Cooperação e Matéria de Defesa no Âmbito da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, v.18, n.1, jan./jun.2012. p.43-55.

AMORIM C. Brazilian foreign policy under President Lula (2003-2010): An overview. Revista Brasileira de Política Internacional, Dec. 2010, vol 53, no.spe. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292010000300013. Acesso em: 16 jan. 2020.

_____. A Política de Defesa de um País Pacífico. Aula Magna do Ministro de Estado da Defesa. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, v.18, n.1, jan./jun. 2012. p. 7-15.

_____. Tendências da Segurança Internacional. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, v.20, n.1, jan./jun.2014. p.13-26.

BRASIL. Marinha. Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040), Estado-Maior da Armada. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pem2040/book.html>. Acesso em: 17 set. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. Cenário de Defesa 2020-2039 Sumário Executivo. Assessoria Especial de Planejamento. Brasília, 2017, 64p.

BRASIL. Ministério da Defesa. Cooperação Internacional. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/relacoes-internacionais/cooperacao-internacional>. Acesso em: 16 jul. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa 2020. Disponível em: https://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf. Acesso em: 16 jul. 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Declaração conjunta à imprensa dos Ministros das Relações Exteriores do G4 (Brasil, Alemanha, Índia e Japão) sobre a reforma do Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2018 e 2019. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/20932-declaracao-conjunta-a-imprensa-dos-ministros-das-relacoes-exteriores-do-g4-brasil-alemanha-india-e-japao-sobre-a-reforma-do-conselho-de-seguranca-das-nacoes-unidas-nova-york-25-de-setembro-de-2019> . Acesso em: 08 jan. 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/cooperacao/3686-cooperacao-tecnica> . Acesso em 18 jan. 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/assuntos/cooperacao-internacional/cooperacao-tecnica> . Acesso em 18jan.2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/discursos-artigos-e-entrevistas-categoria/ministro-das-relacoes-exteriores-discursos/4547-vii-reuniao-ministerial-da-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul-zopacas-texto-base-do-discurso-do-ministro-antonio-de-aquiar-patriota-montevideu-15-de-janeiro-de-2013> . Acesso em 21 mar. 2020.

BRASIL. Senado Federal. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html> . Acesso em: 25 jan. 2020.

BOOTH K. A Aplicação da Lei, da Diplomacia e da Força no Mar. Tradução de J. Maria do Amaral Oliveira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.

BUZAN B.; WAEVER O. Regions and Powers: The Structure of International Security. Cambridge University Press. 2003. p. 6-11.

BUEGER C.; EDMUNDS T. Beyond Seablindness: a new agenda for Maritime security studies. <https://academic.oup.com/ia/article-abstract/93/6/1293/4111108> . Acesso em: 11 jan. 2020.

_____. What is Maritime Security? <https://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005> . 2015. p. 159-164. Acesso em 20 jan. 2020.

CASTRO T. Atlântico Sul. Escola Superior de Guerra. Departamento de Estudos. 2012.

_____. Geopolítica - Princípios Meios e Fins. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1999.

CERVO, A. L. A Ascensão do Brasil no Cenário Internacional: o Brasil e o Mundo. Revista Brasileira de Política Internacional, vol. 53, 2010. p. 7 - 32, <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-73292010000300002> . Acesso em 11 abr. 2020.

CONSENTINO, F. C. Título régio, rituais e cerimônias políticas no antigo regime:

Império e Governo no reino e no ultramar luso. In: Revista Ultramares. Dossiê antigo regime português. No 8, Vol. 1, ago-dez, 2015, pp. 10-38 ISSN 2316-1655 p. 10-38.

EMPIS M.R.C. A Afirmação do Brasil no Atlântico Sul. Universidade Nova Lisboa. Faculdade de Direito, Lisboa. 2017.

EN. EUROPEAN UNION COUNCIL. Strategy on the Gulf of Guinea. <http://eumss.revised-act> . Acesso em 01 nov.2020.

ESTRE F. B. Poder, interdependência e desigualdade. 2011. 90f. Dissertação de Conclusão de Curso (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Instituto de Relações Internacionais, 2011.

FIGUEIREDO E. L.; MONTEIRO A.D. O papel do Brasil na segurança marítima do Atlântico Sul. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.21, n.2, jul./dez. 2015.

FRANÇA T.N. Nas Águas das relações internacionais: O oceano como meio, teatro e objetivo dos Estados. In: JUNIOR I. B.; MORE R. F. (Orgs). Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil. 1ed. Rio de Janeiro, SaG Serv. FEMAR, v.1, 2012, p. 55-77.

GARCIA, F.M.G. O Espaço do Atlântico e os principais desafios à segurança. Revista de Ciências Militares, v.2, 2017, p. 95-116.

GÓMEZ F. I. Inseguridad marítima en el golfo de Guinea: Lecciones aprendidas de la lucha contra la piratería somalí. Revista del instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE). no. 4, 2014.

GOLDSTONE J. Pathways to State Failure. Artigo em: Conflict Management and Peace Science. December 2008. DOI: 10.1080/07388940802397343. Acesso em: 09 fev.2020.

GUEDESA.B.M. Da desregulação ao recentramento no Atlântico Sul e a construção da 'lusofonia'. Janus.net, Lisboa, Universidade Autónoma de Lisboa, vol. 3 no.1, 2012. pp. 1-36. Disponível em: http://observare.ual.pt/janus.net/images/stories/PDF/vol3_n1/pt/pt_vol3_n1_art1.pdf. Acesso em: 10 mar.2020.

HORING J. S.; WEBER L; CLOSS M.B. A presença de potências extrarregionais como ameaça à manutenção da Zona de Paz e Cooperação. UFRGSMUN, v.2, 2014. p.479-529.

KEOHANE R. After Hegemony. Princeton: Princeton University Press, 1984.

KLEIN N. Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford University Press. 2011.

MALOWIST M. História Geral da África V. África do Século XVI ao XVIII: A Luta pelo comércio internacional e suas implicações para a África. Cap I. Ed. OGOT, B. Allan. UNESCO, 2010. p. 1-18.

MARQUES, L. O ouro brasileiro e o comércio anglo-português de escravos. In: H. A. Laurent. A. M. de Saes, Velloso G. História e Histografia do Trabalho Escravo no Brasil: Novas Perpectivas. São Paulo. Publicações BBM. 2020. p.87-124.

MATTOS R. B.; MATOS F. E.; KENKEL K. Brazilian policy and the creations of a regional security complex in the South Atlantic: Pax Brasiliana? Contexto Internacional v. 39, n.2, May/August 2017. p. 263-279. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/50102-8529.2017390200004>. Acesso em: 10 abr. 2020.

MEDEIROS S.E.; MOREIRA W. S. Maritime co-operation among South Atlantic countries and repercussions for the regional community of security practice. Contexto Internacional, v. 39, n.2, May/August 2017. p. 281-303. <http://dx.doi.org/10.1590/50102-8529.2017390200005>. Acesso em: 01 mar. 2020.

MONTEIROA.D. A Cooperação Naval e a Segurança Marítima do Atlântico Sul. O caso do acordo de cooperação naval Brasil-Namíbia (1994/2010). Niterói. TESE. 2017.

MOREIRA W. S. O Atlântico Sul: Segurança, Defesa e Desafios Tecnológicos. In: Defesa e segurança do Atlântico Sul. VIII ENABED. Ed. UFS, 2016. p.21-31.

NASCIMENTO R. X. *Mare clausum e mare liberum*: episódios luso-neerlandeses no Atlântico Sul. In: SILVA F. C. T.; LEÃO K. S. S; ALMEIDA F.E.A. Atlântico: A História de um Oceano. Cap. IV, 1ª Ed, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2013. p.119-149

NERI M. C. Apresentação. In: NASSER R. M.; MORAES R. F. (Org.). O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico: América do Sul e Atlântico Sul. Brasília: IPEA, 2014. p. 9-10.

NEVES A. V. Atlântico Sul: Projeção Estratégica do Brasil para o Século XXI. 2016, CAP VII. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/307601560_ATLANTICO_SUL_PROJECAO_ESTRATEGICA_DO_BRASIL_PARA_O_SECULO_XXI. Acesso em: 20 fev. 2020.

OLIVEIRA G. Z.; SILVEIRA I. L. A Questão Securitária no Golfo da Guiné: Identificação de Ameaças e Implicações para o Atlântico Sul. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.20, n.2, jul./dez. 2014. p. 331-352.

PENHA E. A. Relações Brasil-África e Geopolítica do Atlântico Sul. Salvador: EDUFBA, 2011.

_____. 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, jun. 2012.

PEREIRA A. D. Consertação político-estratégica e cooperação no Atlântico Sul: os casos da ZOPACAS e da Comissão do Golfo da Guiné. In: VISENTINI P. F.; MIGON E. G.; PEREIRA A. D. (Org). A (in)segurança da África e sua importância para a defesa do Brasil. Porto Alegre: NERINT - UFRGS/LED/ECEME, Cap.3,2016.p. 59-78.

PETROCCHI R. Imagens e histórias nas perspectivas transatlânticas sobre o Século XX. In: SILVA F. C. T.; LEÃO K. S. S; ALMEIDA F.E.A. Atlântico: A História de um Oceano. Cap. XIV, 1ª Ed, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2013. p. 463-492.

REIS R. G. A defesa hemisférica em crise: uma geopolítica do Atlântico. In: SILVA F. C. T.; LEÃO K. S. S; ALMEIDA F.E.A. Atlântico: A história de um oceano. Cap. XV, 1ª Ed, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2013.p. 493-521.

SEABRA P. Stretching the Limits? Strengths and Pitfalls of South Atlantic security regionalism. Contexto Internacional v. 39, n.2, May/August 2017, p.305-327. Disponível em:<http://dx.doi.org/10.1590/50102-8529.2017390200005>. Acesso em: 01 dez. 2020.

SILVA G. M. O Atlântico na época do vapor: o impacto da Revolução Industrial. In: SILVA F. C. T.; LEÃO K. S. S; ALMEIDA F.E.A. Atlântico: A história de um oceano. Cap. VII, 1ª Ed, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2013. p. 213-239.

SPELLER I. Understanding Naval Power. Routledge. Second ed. 2018.

TEIXEIRA SILVA F. C. Um oceano de Revoluções. História e Histografia do Atlântico e de suas Revoluções nos séculos XVII e XVIII. In: SILVA F. C. T.; LEÃO K. S. S; ALMEIDA F.E.A. Atlântico: A história de um oceano. Cap. VIII, 1ª Ed, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2013. p.241-291.

TILL G. Poder Marítimo: questões relevantes e desafios. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, n.7, jan/jun. 2006. p. 8-31.

_____. Seapower: a guide for the twenty-first century. London: Frank Cass Publishers, Ed.3, 2007.

_____. Seapower: a guide for the twenty-first century. London: Frank Cass Publishers, Ed.4, 2018.

UN, United Nations Security Council. Resolutions 2500, 2019. Disponível em: <https://www.unscr.com/en/resolutions/2500> . Acesso em: 01 nov.2020.

VAZ A.C. O Atlântico Sul nas perspectivas estratégicas de Brasil, Argentina e África do Sul. Boletim de Economia e Política Internacional. Brasília, n. 6, abr./jun. 2011.

VIDIGAL A. F. A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro: Meados da Década de 70 até os Dias Atuais. 1. ed. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002.

_____. Uma Estratégia naval para o Século XXI. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.121, n. 4/6, p. 53-85, abr./jun. 2001.

_____. Uma Nova Concepção Estratégica para o Brasil: Um Debate Necessário. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.109, n.5/7, p. 20-44, jul./set. 1989.

VISENTINI P. F. Cooperação Sul-Sul, Diplomacia de Prestígio ou Imperialismo “soft”: As Relações Brasil-África do governo Lula. Disponível em: <https://www.ascleiden.nl/news/prestige-diplomacy-southern-solidarity-or-soft-imperialism-lulas-brazil-africa-relations> . Acesso em: 20 fev. 2020.

_____. A África e as potências emergentes: nova partilha ou cooperação sul-sul?: (a presença da China, do Brasil e da Índia). Porto Alegre: Leitura XXI, 2012.

_____. A Geopolítica Brasil-África: A Dimensão do Atlântico Sul. In: MONTEIRO A. D.; WINARD E.; GOLDONI L. F. (Org.). Pensamento Brasileiro em Defesa: VI ENABED. Aracaju: Editora UFS, 2013a. p. 195-224.

_____. As Independências, o Neocolonialismo e a Guerra Fria. In: Visentini P. F.; Teixeira Riberio L.D.; Danilevicz A. (Org.). A história da África e dos africanos. Petrópolis, Vozes, 2013b. p. 99-144.

_____. África e as Potências Emergentes: O Sul e a Cooperação Profana. Austral: Revista Brasileira de Estratégia & Relações Internacionais. v.3, n.5, Jan-Jun. 2014. p. 41-64.

_____; MIGON E. G.; PEREIRA A. D. (Org.). A (in)segurança da África e a sua importância para a defesa do Brasil. Porto Alegre: NERINT - UFRGS/LED/ECEME, 2016. Cap.3. p. 59-78.

ZENKO M.; STARES P. B. Partners in Preventive Action. Council Special Report n. 62, Sep. 2011.