

GLOBALIZAÇÃO, SEGURANÇA E DEFESA NO ATLÂNTICO SUL*

ANTONIO RUY DE ALMEIDA SILVA**
Contra-Almirante (Ref^o)

DANILO MARCONDES***
Professor

SUMÁRIO

Introdução
O poder capacitador dos oceanos
Poder Marítimo e Globalização
Poder Naval e a Política Internacional
A Segurança Marítima e a Política Internacional
O Atlântico Sul
Conclusão

INTRODUÇÃO

A conjuntura internacional relacionada com os espaços marítimos apresenta, ao final desta segunda década do século XXI, duas tendências: a crescente impor-

tância econômica e militar dos oceanos e o incremento das tensões derivadas do processo de demarcação das fronteiras marítimas. Essas tendências se desenvolvem na moldura de uma importante mudança na segurança internacional: o retorno da

* Baseado em artigo de mesmo nome publicado na revista *Nação e Defesa* (Portugal), dezembro/2019, nº 154, pp. 69-88. Os autores agradecem ao fomento recebido via Capes/Pró-Defesa, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj), que permitiu a realização da pesquisa.

** Doutor em Relações Internacionais pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Foi diretor da Escola de Guerra Naval e professor da Escola Superior de Guerra (ESG). É conselheiro do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha do Brasil, membro do Grupo de Análise da Conjuntura Internacional da Universidade de São Paulo. Autor do livro *A Diplomacia de Defesa na Política Internacional* e de artigos publicados no Brasil e no exterior, com ênfase em Segurança Internacional e Defesa, Poder Marítimo, Atlântico Sul e Diplomacia de Defesa.

*** Professor do Magistério Superior na ESG. PhD em Politics and International Studies pela Universidade de Cambridge e bolsista Jovem Cientista do Nosso Estado, da Faperj. Tem publicado temas de Política Externa e de Defesa do Brasil, com ênfase em Atlântico Sul, Diplomacia de Defesa e Operações de Paz.

competição entre as grandes potências, anunciado oficialmente na Estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos da América (EUA), publicada em 2017¹.

O retorno da política de poder e da competição entre as grandes potências incrementa a relevância dos oceanos nas concepções estratégicas no sentido clássico, reduzindo a importância que o terrorismo havia adquirido na segurança internacional a partir dos ataques do 11 de Setembro de 2001. No entanto, apesar da competição entre as grandes potências gerar um elemento de conflito nos oceanos, a globalização econômica, que depende do sistema marítimo globalizado e das transmissões de dados por meio dos cabos submarinos, possibilita aos Estados a cooperação no campo da segurança marítima, aqui entendida como a prevenção e o combate no ambiente marítimo a ameaças tais como a pirataria, o crime transnacional, a pesca ilegal, o terrorismo, as agressões ao meio-ambiente marinho e às comunicações por meio dos cabos submarinos. Assim sendo, cooperação e conflito convivem no ambiente marítimo.

Este artigo analisa essas tendências, relacionando-as também com o espaço marítimo do Atlântico Sul. Nesse sentido, são apresentados inicialmente alguns conceitos, tais como poder capacitador dos oceanos, poder marítimo e poder naval. Em seguida, são mostrados alguns dados que comprovam a importância dos mares na globalização comercial e financeira mundial. O terceiro movimento apresenta as principais tensões relacionadas com os espaços marítimos e a questão da seguran-

ça marítima. A quarta e última parte trata do papel do Atlântico Sul na globalização e na segurança e defesa. Para o desenvolvimento da análise, o artigo utiliza tanto fontes primárias, tais como documentos de política e defesa, expedientes diplomáticos e notícias de imprensa, quanto fontes acadêmicas secundárias relacionadas com os temas abordados.

O PODER CAPACITADOR DOS OCEANOS

Cobrindo cerca de 70% da superfície da terra, os oceanos desempenham um papel importante para manter a vida no nosso planeta e para o desenvolvimento das civilizações. Como realçado pelas Nações Unidas:

Eles geram a maior parte do oxigênio que respiramos, absorvem grande parte das emissões de dióxido de carbono, fornecem alimentos e nutrientes, regulam o clima e são importantes economicamente para países que dependem de turismo, pesca e outros recursos marinhos para obter renda, e servem como espinha dorsal do comércio internacional (UN, 2018, p. 1).

A influência dos oceanos se estende para as áreas costeiras, onde a maioria da população mundial vive e é afetada pelas mudanças climáticas e pelo ambiente marinho². De acordo com as Nações Unidas, “mais de 3 bilhões de pessoas dependem da biodiversidade marinha e costeira para sua subsistência” (UN, 2019:1). Além

1 O documento foi lançado em dezembro de 2017 pelo governo dos EUA e está disponível em: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>. Acesso em: 15 de nov. de 2019.

2 Cerca de 80% da população mundial vive em zonas localizadas a no máximo 160 km de distância de áreas costeiras (BUEGER & EDMUNDS, 2017, 1.309).

do mais, os oceanos são o repositório de cabos submarinos que se constituem na espinha dorsal da comunicação mundial, respondendo por mais de 90% do total de voz e dados transmitidos mundialmente (CHESNOY, 2016).

No âmbito militar, o mar tem também jogado um papel fundamental na história dos conflitos. A guerra entre as cidades-estados gregas e o Império Persa e a Guerra do Peloponeso são exemplos históricos da importância do mar nos conflitos entre potências terrestres e potências marítimas, mas, ao longo do tempo, um enorme número de campanhas marítimas evidenciou o relevante papel do mar e dos meios navais na política internacional (BAYLIS, WIRTZ, COHEN & GRAY, 2006). O retorno da política de poder e da competição entre as grandes potências incrementa a importância dos mares nas concepções estratégicas no sentido clássico, relacionado com os conflitos interestatais. É nesse sentido, das muitas possibilidades políticas, sociais, econômicas, ambientais e militares apresentadas pelos oceanos que se pode definir o conceito de poder capacitador:

a capacidade que têm os oceanos de possibilitar a vida na Terra, de gerar riqueza para as nações, de permitir a circulação de pessoas e mercadorias, de possibilitar a transmissão de voz e dados por meio dos cabos submarinos e de facilitar a projeção de poder militar no nível local, regional e global (SILVA, 2017).

PODER MARÍTIMO E GLOBALIZAÇÃO

O reconhecimento do poder capacitador dos oceanos é um dos maiores estímulos para que os Estados desenvolvam seu poder marítimo. Este conceito está normalmente relacionado à contribuição de Alfred Mahan, geopolítico norte-americano; no entanto, o conceito de talassocracia, associado ao governo do mar ou à supremacia marítima, tem uma longa linhagem, constituindo uma parte importante da *História da Guerra do Peloponeso*, escrita por Tucídides, e de outras obras que precederam os escritos de Mahan (MOLDESKI E THOMPSON, 1988).

Mahan foi o autor que tratou do poder marítimo na política internacional de uma forma mais estruturada. Para ele, os oceanos são um grande caminho aberto a todos, permitindo o livre fluxo de pessoas e mercadorias. O poder marítimo, para Mahan, é um elemento vital

É no sentido das muitas possibilidades políticas, sociais, econômicas, ambientais e militares apresentadas pelos oceanos que se pode definir o conceito de poder capacitador

para o crescimento, a prosperidade e a Segurança Nacional, existindo uma relação direta entre poder marítimo e a transformação das nações em grandes potências – estas, na época por ele estudada, eram representadas pela Grã-Bretanha. Para o autor, a Grã-Bretanha se tornou uma grande potência devido, em grande parte, ao seu poder marítimo (MAHAN, 1987).

Mahan via a cena internacional como uma competição entre Estados e concebia as Marinhas de guerra como instrumento dessa disputa. Embora houvesse cooperação entre os países, havia também

a competição pelos recursos naturais e mercados que na época eram importantes para a economia dos países centrais, fundamentada no sistema colonial. Essa competição entre os Estados poderia gerar conflitos armados. Portanto, para o autor, o controle do mar tinha uma grande influência econômica e militar na história das grandes potências (MAHAN, 1987). A visão de Mahan era, basicamente, o que posteriormente viria a ser identificado, dentro da disciplina de Relações Internacionais, como uma visão realista da política internacional.

Mahan estabeleceu que os principais elementos que afetam o Poder Marítimo de um Estado são: a posição geográfica, o tamanho do litoral e a quantidade de áreas apropriadas para bons portos, o número da população e a sua inclinação para o comércio, e uma política de governo que incrementa a produção industrial e o comércio (MAHAN, 1987). No entanto, ele não definiu claramente o conceito de poder marítimo. Algumas vezes ele trata o mesmo como associado à capacidade de os navios de guerra controlarem o mar, outras vezes ele considera o conjunto das atividades marítimas que contribuem para o poder e a riqueza de uma nação, tais como o comércio marítimo, o acesso aos mercados e a posse das colônias (CROWL, 1986). Assim sendo, neste trabalho usaremos o seguinte conceito:

Poder marítimo é a capacidade de um Estado usar o mar ou influenciar o conjunto das atividades políticas,

econômicas, sociais, ambientais, da ciência e da tecnologia e da segurança e defesa relacionadas com o ambiente marítimo (SILVA, 2017, p. 238).

Além de usar o mar, é importante também que o Estado construa uma capacidade para influenciar os temas relacionados com o poder marítimo tanto no ambiente doméstico como no ambiente internacional.

Dentre os componentes do poder marítimo ressalta-se o poder naval, que é o seu componente militar. O componente econômico do poder marítimo é a chamada economia azul (SILVA, 2020), que está intimamente ligada ao componente científico e tecnológico. Alguns dos principais setores já estabelecidos dessa economia,

Além de usar o mar, é importante que o Estado construa uma capacidade para influenciar os temas relacionados com o poder marítimo nos ambientes doméstico e internacional

além do setor de defesa naval, são, por exemplo, a extração e comercialização de recursos marinhos vivos; a extração de óleo e gás; as atividades portuárias, de construção naval e de reparos; o transporte e o turismo marítimo. Outros setores ainda em desenvolvimento seriam a energia produzida pelos ventos, marés e ondas; biotecnologia; proteção costeira e dessalinização e mineração no fundo marinho (EU, 2018).

desenvolvimento seriam a energia produzida pelos ventos, marés e ondas; biotecnologia; proteção costeira e dessalinização e mineração no fundo marinho (EU, 2018).

Mahan considerava que o comércio e a política internacional estavam interligados e que as nações estavam de certa forma vinculadas em seus interesses econômicos. Segundo ele:

o enorme incremento na rapidez das comunicações tem multiplicado e fortalecido os laços que unem os interesses das nações umas às outras, de

tal forma que o todo forma um sistema articulado (MAHAN, 1908, p.144).

Esse sistema é, de certa forma, o que hoje chamamos de globalização.

A globalização tem aumentado incriivelmente o fluxo de informações e de transações financeiras e comerciais e incrementado a interdependência entre os Estados, com consequências diretas no fluxo de comércio mundial, que, por sua vez, tem produzido um desenvolvimento extraordinário do transporte marítimo, como mostrado pela Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento (Unctad), no documento *Review on Maritime Transport 2015*:

O transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e da economia global. Cerca de 80% do comércio global medido por volume e mais de 70% do comércio global medido por valor são transportados pelo mar e gerenciados por um sistema de portos espalhados pelo mundo (UN, 2015).

Da mesma forma, os fluxos de comunicação indispensáveis para a globalização dependem dos cabos submarinos. Usando a tecnologia de fibra ótica, eles possuem custo menor e transportam mais informações que os satélites (CHESNOY, 2016). Nesse mercado, as grandes empresas provedoras de conteúdo, tais como Microsoft, Google, Amazon e Facebook, possuem uma significativa participação e continuam investindo em novos projetos,

sendo que 50% do investimento dessas companhias para os cabos que vão entrar em serviço estão direcionados para as rotas transatlânticas (MAULDIN, 2019).

Assim sendo, globalização e poder marítimo estão interligados: no âmbito econômico, pelo uso do mar para a produção de riquezas, para o transporte marítimo e para o sistema de comunicações globais; no âmbito da política internacional, pela capacidade militar (poder naval) de proteger esse sistema globalizado e de projetar poder no âmbito local, regional e global, para influenciar, persuadir, coagir, ameaçar ou fazer a guerra (SILVA, 2017).

PODER NAVAL E A POLÍTICA INTERNACIONAL

Esse sistema marítimo globalizado está sujeito a ameaças e tensões. Elas podem ser, basicamente, de três tipos: as tensões clássicas, as tensões incrementadas pelo próprio processo de globalização e as tensões neotradicionais ou comumente chamadas de “novas ameaças”³.

Nas tensões clássicas, pode-se incluir a busca de poder e segurança dos Estados, especialmente a competição entre as grandes potências pelo seu impacto global; as intervenções militares (que estão se tornando cada vez mais frequentes depois da Guerra Fria, como nos casos do Iraque, da Líbia e da Síria); as disputas pelas ilhas e fronteiras marítimas, caso do Ártico, do Mar do Sul da China, das Malvinas/ Falklands e dos inúmeros conflitos relacionados com a demarcação das zonas marítimas estabele-

3 O termo “novas ameaças” não parece identificar de forma clara o fenômeno, pois ameaças como a pirataria, o roubo armado no mar, o terrorismo e o crime internacional são reconhecidamente muito antigas. Assim, o termo “neotradicionais” parece mais bem aplicado para descrevê-las. Elas se diferenciariam das ameaças clássicas, consideradas como aquelas relacionadas com os conflitos interestatais. Por outro lado, o prefixo “neo” esclarece que esses crimes vêm sendo aprimorados, explorando as novas possibilidades de um mundo globalizado, utilizando, inclusive, redes e outras tecnologias mais avançadas para atingir os seus propósitos (SILVA, 2007).

cidas na Lei do Mar; e as tensões geradas pela contestação dos direitos dos países dentro de suas águas jurisdicionais.⁴ Estas últimas estão ligadas ao Direito do Mar, já que algumas partes desta Convenção contêm artigos que dão margem a interpretações distintas. Como afirmado por Ken Booth (1989), a dimensão militar-naval da Lei do Mar foi um tema negligenciado pela Convenção. Por outro lado, o incremento da jurisdição nacional sobre os espaços marítimos, por ele denominada de “jurisdição insinuante” ou “territorialização” do mar, pode gerar conflitos entre os Estados, especialmente com as potências navais que defendem a máxima liberdade de navegação.

Um segundo grupo de tensões está relacionado com o próprio processo de globalização. As principais tensões seriam o incremento das disputas pelos recursos do mar, a poluição marinha e as bandeiras de conveniência. A pesca ilegal é um dos itens da disputa por recursos. As frotas pesqueiras internacionais, muitas vezes atuando com navios com bandeiras de conveniência, pescam nas águas de países em desenvolvimento, gerando tensões (UN, 2019). A pesca ilegal produz um prejuízo estimado de cerca de 23 bilhões de dólares anualmente e, muitas

vezes, está ligada a outras atividades ilegais, tais como trabalho escravo e tráfico de pessoas e de drogas (FAO, 2019b). A proteção dos estoques pesqueiros dentro das Zonas Econômicas Exclusivas contra a pesca predatória demanda, portanto, um maior esforço de fiscalização dos Estados, especialmente das Marinhas e guardas-costeiras, e esse esforço poderá se estender ao alto-mar adjacente à ZEE, como forma de preservar espécies migratórias cuja sobrepesca possa causar prejuízos ao

Estado, com o conseqüente aumento da possibilidade de conflitos entre os países envolvidos⁵ (SILVA, 2007; SILVA e MARCONDES, 2019).

A poluição marinha é outro aspecto negativo da globalização a afetar a segurança dos mares. Além de ter incrementado a poluição

originada no continente e despejada nas águas marinhas, a globalização tem elevado o número de navios, aumentando os riscos de poluição por acidentes ou pela descarga de material poluente. A política de redução de custos tem, também, conduzido vários países a adotar bandeiras de conveniência, em que o dono da embarcação a registra em outro país onde os custos são mais baixos e o controle e a fiscalização são precários. Conforme

O incremento da jurisdição nacional sobre os espaços marítimos pode gerar conflitos entre os Estados, especialmente com as potências navais que defendem a máxima liberdade de navegação

4 O Brasil, por exemplo, quando a assinou, fez uma ressalva de que não permitiria a realização de manobras militares na sua ZEE. No entanto, alguns países, como os EUA, só reconhecem esse direito no mar territorial. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, dispõe sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental brasileiras e dá outras providências.

5 Segundo as Nações Unidas, os países que mais pescaram em 2018 foram: China, Indonésia, Peru, Índia, Rússia, EUA e Vietnã. Esses países foram responsáveis por cerca de 50% do total capturado (Disponível em: <http://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture>).

afirmado por relatório da Unctad, “mais de 50% da frota mundial navega sob bandeiras de conveniência” (ONU, 2018). Milhões de toneladas de cargas químicas e de petróleo são transportadas pelos mares, com um risco elevado de acidentes sempre que esse transporte não é realizado por navios confiáveis.⁶

O terceiro grupo de tensões nos espaços marítimos é relacionado com as ameaças neotradicionais, tais como a pirataria e o roubo armado no mar, a imigração ilegal, o terrorismo e o crime transnacional, inclusive o tráfico de drogas. A pirataria, um fenômeno que sobrevive aos séculos, e o roubo armado no mar continuam a flagelar os mares. Segundo a Organização Marítima Internacional (IMO, sigla em inglês), 223 incidentes de pirataria e roubo armado foram informados ao órgão em 2018. As áreas mais afetadas foram a África Ocidental, com 81 incidentes; o Mar do Sul da China, com 57 incidentes, a região Oeste do Oceano Índico, com 36 ocorrências, o Caribe e a costa do Atlântico Sul sul-americana, com 22 incidentes e os Estreitos de Málaca e Singapura, com oito ocorrências (IMO, 2019). Além da pirataria, outros “crimes marítimos internacionais estão se tornando cada vez mais sofisticados, com grupos criminosos explorando impasses de jurisdição e desafios da lei em alto-mar”, segundo o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (NAÇÕES UNIDAS, 2019, p. 1).

O terrorismo é outra fonte de tensão para a segurança marítima. Apesar de historicamente serem poucos os casos de ações terroristas efetuadas no mar, a pre-

ocupação com a possibilidade desta ameaça tem acarretado pesados investimentos na segurança marítima e mudança nas normas internacionais, inclusive aquelas relacionadas com a IMO. No entanto, com exceção de alguns casos esporádicos de uso do mar para ataques terroristas, como, por exemplo, os dos navios *Achille Lauro* e do USS *Cole* e do ataque ao Petroleiro *MV Limburg*, no Iêmen, e de uma mais recente incursão terrorista vinda do mar, mas contra instalações em terra, ocorrida em Mumbai em 2008, terroristas têm usado o mar mais como meio de transporte de material e pessoal. Sendo assim, o terrorismo marítimo constitui apenas “uma minúscula percentagem dos atos terroristas” (SINGH, 2019). Isso talvez ocorra porque

as ações terroristas buscam o impacto psicológico, como aquele proporcionado pelas imagens dos ataques do 11 de Setembro. Um ataque no mar, distante dos olhos da mídia, não teria o impacto desejado. Segundo, porque de forma a atuar no mar fora das áreas próximas aos portos seria necessário um maior investimento em meio e pessoal cujo custo-benefício poderia não ser tão atraente, se comparado com a possibilidade de ataques em terra. (SILVA, 2007: 100)

Como afirmado por Mahan, o poder naval desempenha um papel importante na economia e na política internacional. Esse conjunto de tensões e ameaças ressalta ainda mais este papel. Por um lado, o poder naval é fundamental para as nações

6 O caso do Navio-Tanque *Prestige*, da frota de bandeira de conveniência, afundado nas costas da Espanha em 2002, é emblemático. Outro exemplo é o caso do navio com bandeira de conveniência de Malta que derramou óleo nas costas francesas em 2000. O registro em Malta não permitia identificar os verdadeiros donos do navio, o que só aconteceu quando eles voluntariamente assumiram a propriedade do mesmo. Ver: *Steering the Right Course*. International Transport Worker’s Federation, June 2003. Disponível em: <http://www.itfglobal.org>. Acesso em: 15 de nov. de 2019.

que aspiram a ser grandes potências; por outro lado, ele é importante para defender os interesses dos demais Estados e a proteção do sistema marítimo globalizado.

Segundo Modelski e Thompson, o poder naval é fundamental, pois ele garante o controle do mar e a mobilidade e a flexibilidade necessárias para uma variedade de tarefas; emprega alta tecnologia, garantindo um grande nível de inovação; carrega maior conteúdo de informação; tem maior visibilidade e simbolismo e opera em todos os oceanos em um nível global.

O poder naval é um componente essencial da ordem mundial (...) na ausência de um conflito global, o poder naval da grande potência joga um papel crítico na proteção do *status quo* estabelecido no último conflito global (MODELSKI e THOMPSON, 1988, p. 12).

Nesse contexto, após a Segunda Guerra Mundial, os EUA se tornaram a grande potência mundial, inclusive no campo naval, confirmando esta posição com o fim da Guerra Fria. Segundo Michael Ignatieff, “é impossível entender a ordem global sem entender o papel estrutural permanente da projeção do poder global norte-americano” (IGNATIEFF, 2005). Encerrado esse conflito ideológico, houve na segurança internacional um movimento contra as ameaças neotradicionais, inclusive contra o terrorismo, especialmente após os ataques do 11 de Setembro, na denominada “guerra global ao terrorismo” e em intervenções contra alguns Estados em desenvolvimento considerados não conformados com o *status quo* local ou regional (caso do Iraque). Nesse cenário, o comandante de Operações Navais dos EUA afirmava, em 2003, que, se no passado, na era industrial, o inimigo era um Estado,

hoje, na era da informação, nossos inimigos têm mais possibilidade de ser terroristas ou organizações criminosas, altamente dispersos, bem financiados, que atuam fundamentalmente nas sombras (CLARK, 2003, p. 3).

Assim sendo, houve uma redução da importância das concepções clássicas relacionadas com o conflito interestatal nas estratégias de segurança dos EUA, que agora estão em processo de mudança após a Estratégia de Segurança Nacional, publicada em dezembro de 2017, declarar que:

Os Estados Unidos responderão à crescente competição política, econômica e militar que enfrentam no mundo. China e Rússia desafiam o poder, a influência e os interesses americanos, com o objetivo de erodir a segurança e a prosperidade norte-americana... (USA, 2017,p.2).

Nessa mesma direção, a Estratégia de Defesa Nacional dos EUA, publicada em 2018, declara que:

A competição entre os Estados, não o terrorismo, é agora a principal preocupação da segurança nacional dos EUA. China é um competidor estratégico usando ações econômicas predatórias para intimidar os vizinhos enquanto militariza o Mar do Sul da China, e a Rússia tem violado as fronteiras dos países vizinhos... (USA, 2018, p. 1).

Por outro lado, embora exista a dimensão competitiva, especialmente relacionada com a nova competição entre as grandes potências, existe também uma dimensão cooperativa. A expansão das atividades econômicas e financeiras da globalização gera consequências para o sistema de se-

gurança internacional pós-Guerra Fria. A demanda por maior segurança nos mares tende a aumentar à medida que crescem os interesses econômicos dos Estados relacionados aos espaços marítimos. Como a economia mundial não pode prescindir do fluxo do comércio marítimo, qualquer ameaça importante a esse fluxo é uma preocupação, principalmente para os países mais beneficiados pela globalização (SILVA, 2007). Segundo o Almirante Vern Clark, “a economia global depende da segurança global dos oceanos” (CLARK, 2003, p. 2). Dessa forma, existe também uma dimensão cooperativa entre os Estados relacionada com a segurança marítima, que será sucintamente analisada no próximo item.

A SEGURANÇA MARÍTIMA E A POLÍTICA INTERNACIONAL

A segurança marítima é colocada como uma das principais questões da segurança internacional atual, levantando inclusive o reconhecimento

de que a disciplina de Relações Internacionais deveria prestar mais atenção ao tema (BUEGER & EDMUNDS, 2017, p. 1.294). De acordo com Germond (2015), o uso da ideia de segurança marítima durante a Guerra Fria sinalizava uma vinculação com objetivos de natureza geopolítica, associados às considerações dos Estados a respeito do seu poder marítimo. Segundo o autor, teria sido a partir do início do século XIX que a ideia de segurança marítima passou a ser associada a “medidas preventivas dispostas para reação a atividades ilegais no mar ou àquelas vindas do mar (incluindo a proteção do

tráfego mercante e portos)”, em tradução livre (GERMOND, 2015, p. 138). No período atual, que inclui o ressurgimento da competição entre as grandes potências, podemos identificar a presença das duas vinculações de segurança marítima: os aspectos geopolíticos e os aspectos que evocam um componente mais cooperativo. Cabe ainda lembrar que, para Bueger (2015), o conceito de segurança marítima está associado a um grupo de conceitos, alguns já consolidados, como é o caso do poder marítimo, e outros novos, como economia azul e resiliência humana.

Apesar de ser uma questão de caráter eminentemente transnacional (BUEGER *et al.*, 2019), a segurança marítima é, na prática, tratada principalmente em contextos regionais específicos. Esse tratamento regional leva a questionar se os diferentes fóruns regionais possuem, de fato, capacidade para tratar

de uma tarefa de tamanha complexidade, considerando diferenças em interpretações sobre a Lei do Mar e as capacidades e os recursos disponíveis

em cada região (BATEMAN, 2011; BUEGER *et al.*, 2019).

O aumento da importância da segurança marítima tem estimulado o debate acadêmico sobre o tema. Por exemplo, Bueger propõe o conceito de comunidades de segurança marítima, de forma a analisar a cooperação relacionada ao setor marítimo, considerando como as ameaças são identificadas e como os atores procuram tratar dessas ameaças coletivamente. Nesse último aspecto, cabe ressaltar que, para o autor, o sucesso das comunidades de segurança marítimas está baseado não necessariamente nos aspectos formais,

**A economia global
depende da segurança
global dos oceanos**
Almirante Vern Clark, 2003

como tratados e convenções, mas sim no que Bueger define como práticas transnacionais cotidianas (2015, p. 163).

Além da perspectiva do debate acadêmico, a importância crescente da segurança marítima também chama atenção para as demandas que são colocadas sobre os Estados, inclusive os do Sul Global, com grandes áreas de responsabilidade no mar.

O ATLÂNTICO SUL

A Estratégia Nacional de Defesa brasileira estabelece que o Atlântico Sul é definido pelo paralelo 16º Norte, pelo Continente Antártico, pelo litoral africano e pelo litoral da América Sul (BRASIL, 2020, p.75). A responsabilidade do Brasil perante os oceanos está ilustrada pela

existência de 8 mil quilômetros de litoral e 3,5 milhões de quilômetros quadrados de área marítima de salvamento sob jurisdição brasileira, ao longo do Atlântico Sul.⁷

No caso brasileiro, a importância dos mares e oceanos ocorre também por uma série de circunstâncias econômicas, sociais e culturais:

Mais de 90% do nosso comércio exterior é transportado pelo mar (cerca de US\$ 400 bilhões em 2017). O Brasil

ocupa o 4º lugar no *ranking* internacional da indústria naval. 78% da receita nacional, 80% da população e 93% da nossa produção industrial concentram-se a menos de 200 km do litoral⁸.

A importância do Atlântico Sul fez com que o Brasil, historicamente, promovesse a especificidade do espaço sul-atlântico, como forma de reduzir também as ameaças à sua atuação na região. Dentre as principais iniciativas, destaca-se a Re-

solução 41/11, da Assembleia Geral das Nações Unidas, de outubro de 1986, que reconhece o Atlântico Sul como uma Zona de Paz e Cooperação e conclama os Estados de outras regiões, em particular os Estados militarmente significativos, a não introduzirem armamentos nucleares

ou outros armamentos de destruição em massa no Atlântico Sul (UN, 1986). A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas) foi uma proposta originalmente brasileira, aceita e referendada pelas Nações Unidas.

No âmbito da segurança internacional, o Atlântico Sul foi um espaço marítimo periférico na Primeira e na Segunda Guerra Mundial e durante o período da Guerra Fria (SILVA, 2014). A natureza periférica do Atlântico Sul parece ser

O Atlântico Sul ainda é caracterizado como sendo “o menos conhecido dos oceanos”, o que chama atenção para a necessidade do desenvolvimento de pesquisas científicas relacionadas ao seu espaço

7 Telegrama 149 da Representação Permanente do Brasil junto aos Organismos Internacionais em Londres (Rebraslon) para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 14 de junho de 2016.

8 Ver: Despacho Telegráfico 178 da Secretaria de Estado das Relações Exteriores para a Embaixada do Brasil em Nairóbi, de 20 de novembro de 2018. Nota-se que o grau de dependência do comércio exterior brasileiro em relação ao Atlântico Sul aumentou: “Em 1977, mais de 66% das exportações brasileiras tinham que cruzar o Atlântico por mar” (HURRELL, 1983, p. 184).

reforçada no período atual pela importância crescente do Indo-Pacífico, inclusive como área prioritária de competição entre as grandes potências. Periferia neste caso não significa falta de importância. Significa que o Atlântico Sul não foi considerado o espaço marítimo prioritário nas considerações estratégicas dos contendores. Além do mais, essa periferia tem a grande vantagem de reduzir a presença das grandes potências nesse espaço marítimo. O Atlântico Sul ainda é caracterizado como sendo “o menos conhecido dos oceanos”, o que chama atenção para a necessidade do desenvolvimento de pesquisas científicas relacionadas ao seu espaço⁹.

Normalmente, o Atlântico Sul é caracterizado como uma área marítima única. No entanto, essa região pode ser dividida para fins eminentemente de análise acadêmica relacionada com a segurança internacional em três regiões: a área marítima sul-atlântica sul-americana; a área marítima sul-atlântica africana e a área marítima considerada como alto-mar. Poder-se-ia também considerar como outra área marítima as águas jurisdicionais das ilhas oceânicas de potências extrarregionais, tais como Santa Helena, Ascensão e Tristão da Cunha. Neste artigo, trataremos apenas das duas primeiras, para analisá-las sucintamente em relação às tensões e ameaças descritas anteriormente.

A área marítima sul-atlântica sul-americana é caracterizada pela existência de um número limitado de países que compartilham o Atlântico Sul: Argentina, Brasil e Uruguai. Em relação às tensões clássicas, a rivalidade entre Argentina e Brasil que permeou as relações entre os

dois países até o início dos anos 80 foi reduzida e substituída por uma dimensão cooperativa que abrange, principalmente, a área econômica e a área nuclear. No âmbito militar, o apoio dado pelo Brasil à Argentina durante a Guerra das Malvinas/Falklands, também contribuiu para que a rivalidade nesse campo fosse atenuada.

Na economia, a principal iniciativa de aproximação entre os países da região (incluindo também o Paraguai, que não possui acesso direto ao mar) foi a criação do Mercado Comum do Sul (Mercosul), “que é a mais abrangente iniciativa de integração regional da América Latina, surgida no contexto da redemocratização e reaproximação entre os países da região ao final da década de 1980”¹⁰. Curiosamente, a posterior incorporação da Venezuela como estado-membro em 2012 acabou por não reforçar o componente atlântico do bloco, destacando, na verdade, uma vinculação amazônico-caribenha.¹¹

A aproximação política e econômica entre os Estados do Cone Sul contribuiu de tal forma para a harmonia na região que alguns autores consideraram que havia ali uma semente de uma comunidade de segurança, na qual a possibilidade de guerra seria remota. Segundo Buzan, no Cone Sul, “um regime de segurança vem sendo fortalecido nos últimos vinte anos, e seria o caso de se perguntar se ele se aproxima de uma comunidade de segurança (BUZAN & WAEVER, 2003, p. 338).

Dessa forma, analisando a área marítima sul-atlântica sul-americana em relação às possibilidades de conflito interestatal, é possível afirmar que existe baixa probabilidade de um conflito desse tipo entre

9 Despacho Telegráfico 1.231, da Secretaria de Estado das Relações Exteriores para a Missão do Brasil perante as Nações Unidas (Delbrasonu), de 20 de setembro de 2012.

10 Ver: “Mercosul-Ministério da Relações Exteriores do Brasil”. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/integracao-regional/686-mercossul>. Acesso em: 17 de nov. de 2019.

11 A Venezuela encontra-se oficialmente suspensa do Mercosul desde 2016.

os países da região. No entanto, há ainda a questão das Ilhas Malvinas/Falklands, que continua sendo um problema de segurança envolvendo a Argentina e a Grã-Bretanha, uma potência extrarregional e um Estado-membro da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan). Em relação às fronteiras marítimas, não existem contenciosos entre Argentina, Brasil e Uruguai. Da mesma maneira, ainda que permaneça o contencioso entre Argentina e Reino Unido, é baixa a possibilidade de envolvimento naval em relação a crises com potências extrarregionais relacionadas à contestação dos direitos dos países dentro das suas águas jurisdicionais, embora, como já mencionado, os EUA não reconheçam a ressalva, feita pelo Brasil ao assinar a Convenção dos Direitos do Mar, de não permitir manobras militares na sua ZEE. Finalmente, essa área marítima, da mesma forma que a sua congênera africana, está sujeita às consequências da competição entre as grandes potências, especialmente os EUA e a China, o que fortalece a necessidade de os países da região possuírem poderes navais capazes de efetuar a dissuasão.

Os principais problemas, portanto, na área marítima sul-atlântica sul-americana estão nas tensões ocasionadas pela competição entre as grandes potências, pelas ameaças geradas pelo processo de globalização (a poluição marinha, a disputa por recursos do mar e as bandeiras de conveniência) e por questões relacionadas às ameaças neotradicionais. Em relação à poluição marinha, o caso mais recente foi o derramamento de óleo que atingiu a Região Nordeste do litoral brasileiro, no

segundo semestre de 2019.¹² Embora ainda não totalmente esclarecido, houve menções de que o vazamento teria sido fruto de uma ação criminosa (*Exame*, 2019). O comandante da Marinha do Brasil, inclusive, considerou que o vazamento poderia ser encarado como um ataque militar ao Brasil (*O Estado de S. Paulo*, 2019).

Em relação às disputas por recursos do mar, existe um histórico de problemas quanto à pesca ilegal por estados extrarregionais tanto no norte do Brasil quanto no sul da área marítima sul-atlântica sul-americana. Por exemplo, em 2016, a Argentina metralhou e afundou um barco chinês que pescava ilegalmente nas suas costas (*El País*, 2016). Em 2018, um navio da guarda costeira argentina abriu fogo contra o navio de pesca chinês *Jing Yuan 626*, que pescava ilegalmente na Zona Econômica Exclusiva da Argentina (SPUTINIK, 2018). Vale lembrar que não só atores extrarregionais são encontrados envolvidos em atos ilícitos no mar da região. Por exemplo, em janeiro de 2019, a Marinha do Uruguai apreendeu um barco brasileiro que fazia pesca ilegal.¹³

Finalmente, há que se levar em conta uma iniciativa importante, criada nos anos 1960 no âmbito naval, que contribui para a segurança marítima da região: a Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul (Camas), que envolve Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Esse organismo multilateral foi criado para atender ao Plano de Coordenação de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano e busca controlar o tráfego marítimo na região (Brasil, 2019). Esse controle tem ensejado a cooperação com outros mecanismos regionais

12 A gravidade dos crimes ambientais na região do Atlântico Sul não pode ser subestimada. Por exemplo, a Cotê d'Ivoire foi vítima de despejo de lixo tóxico industrial oriundo da Europa e da Ásia nas suas águas territoriais, durante os períodos de conflito interno no país. Ver: Telegrama 300 da Embaixada do Brasil em Abidjã para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 19 de setembro de 2012.

13 Ver: "Marinha anuncia a libertação de brasileiros", *O Estado de S. Paulo*, 17 de janeiro de 2019.

similares, inclusive de fora do Atlântico Sul. A partir de 2002, o Brasil envolveu-se no projeto de criação de uma “Rede Marítima Transregional que congrega os países pertencentes à Comunidade do Mediterrâneo Estendido, Brasil e Singapura, visando ampliar a Consciência Situacional Marítima”¹⁴ (CISMAR, 2019:1).

No que diz respeito ao lado africano do Atlântico Sul, uma das principais diferenças em relação à outra margem é a multiplicidade de atores, 24 estados no total, com diferentes contextos socioeconômicos e com capacidades militares variadas. Existem na região disputas relacionadas com as fronteiras marítimas, grupos extremistas e movimentos separatistas, em um ambiente em que as ameaças neotradicionais são muito mais agudas do que na área marítima sul-americana. Além disso, a influência de potências extrarregionais na região é mais incisiva, inclusive pelos laços existentes entre os países africanos e as metrópoles europeias do período colonial.

Destaca-se também a importância da região como fonte de energia, possuindo por volta de 1/10 de todas as reservas internacionais de petróleo (VAN de WALLE, 2008). Essa importância é reforçada pelo papel da área como exportadora de petróleo para atores extrarregionais. Por exemplo, 1/3 do petróleo importado pela França transita pelo Golfo da Guiné¹⁵. Além da existência de recursos

estratégicos, a região tem sido castigada por casos de pirataria. A IMO ampliou o acompanhamento do tema da pirataria na região do Golfo da Guiné principalmente a partir de 2015¹⁶. Ali, assim como em outras regiões, a pirataria está associada a uma série de desafios à segurança¹⁷:

Os ataques piratas estão relacionados a outras manifestações do crime organizado transnacional, como roubo no mar, inclusive de petróleo, sequestros, terrorismo e tráfico de drogas e de pessoas. A pirataria fomenta a corrupção, a radicalização dos jovens, a instabilidade política e disputas relativas a fronteiras marítimas (MARINHA DO BRASIL, 2013, p. 2).

A complexidade das ameaças listadas acima vem influenciando uma série de esforços cooperativos, em que também se notam as particularidades da região no que diz respeito ao enfrentamento das ameaças à segurança marítima. Por exemplo, o Centro de Compartilhamento de Informações sobre Comércio Marítimo no Golfo da Guiné (MTISC-GoG), localizado em Acra (Gana), é financiado pelo Fundo para a Segurança Marítima na África Ocidental e Central da IMO, pela Organização Internacional de Polícia Criminal (Interpol), por contribuições de Estados-membros do Grupo de Amigos do Golfo da Guiné (FoGG)

14 Segundo o Centro Integrado de Segurança Marítima da Marinha do Brasil, “a troca de informações ocorre por meio dos sistemas de acompanhamento de tráfego marítimo de cada país, dentro do sistema Smart (Service-Oriented Infrastructure for Maritime Traffic Tracking): no caso da MB, o Sistran (Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo); o Oasis (Open & Analysed Shipping Info System) em Cingapura; e o próprio V-RMTC no caso de Itália e dos países do Mediterrâneo Estendido” (CISMAR, 2019, p.1).

15 Telegrama 409 da embaixada do Brasil em Abidjã para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 23 de agosto de 2013.

16 Telegrama 47 da Representação Permanente do Brasil junto aos Organismos Internacionais em Londres (Rebraslon) para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 23 de fevereiro de 2016.

17 Como o propósito deste artigo não é discutir em detalhes as ameaças à segurança marítima presentes no espaço do Atlântico Sul, uma versão detalhada sobre essas ameaças encontra-se disponível em: DUARTE, MARCONDES & CARNEIRO, 2019.

e pelo Oil Companies International Marine Forum. Cabendo aqui destacar que:

ao contrário do centro de compartilhamento de informações que atua no Golfo de Áden com o mesmo objetivo, que foi estabelecido pelo Comitê de Segurança Marítima da IMO (MSC 86), o MTISC-GoG tem natureza privada, tendo sido criado por iniciativa da indústria marítima com apoio do FoGG¹⁸.

Apesar da importância do envolvimento dos atores privados, os Estados africanos sul-atlânticos também têm procurado avançar na busca de esforços para tratar do impacto das ameaças identificadas. A experiência do Camarões vem servindo de inspiração para iniciativas similares. Por exemplo, em 2015, a missão da Marinha de Camarões visitou o Camarões no Brasil para “eventual aproveitamento da experiência sul-americana – inclusive dos sistemas informatizados correspondentes – para o Centro Inter-regional de Coordenação dos Países do Golfo da Guiné, instalado em Iauandê em 2014.”¹⁹

Esse tipo de cooperação tem se estendido inclusive em relação à IMO. Em 2012, a Organização solicitou colaboração téc-

nica do Brasil para os países africanos de língua portuguesa no setor de segurança marítima²⁰. Na mesma época, diplomatas brasileiros destacaram “uma expectativa, entre os Estados-membros da organização [IMO], de maior participação do Brasil nos esforços internacionais relativos à prevenção e à repressão da pirataria e do roubo armado em alto-mar”²¹.

O compartilhamento de experiências entre os dois lados do Atlântico Sul fortalece a capacidade de os atores da região proverem respostas para as ameaças à segurança marítima, reforçando a responsabilidade por parte dos atores locais e a sua capacidade de agência em relação às soluções propostas. Corrobora-se, assim, um dos propósitos do Brasil quando da apresentação da proposta da Zopacas.

O compartilhamento de experiências entre os dois lados do Atlântico Sul fortalece a capacidade de os atores da região proverem respostas para as ameaças à segurança marítima

CONCLUSÃO

O poder capacitador dos oceanos, que possibilita a globalização econômica e a projeção de poder militar em âmbito global, tem contribuído para a expansão do poder marítimo. Ao mesmo tempo em que o processo da globalização se intensifica, o poder marítimo também se incrementa, e vice-versa. A tendência é que os espaços marítimos ganhem importância cada vez

18 Telegrama 193 da Representação Permanente do Brasil junto aos Organismos Internacionais em Londres (Rebraslon) para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 28 de julho de 2015.

19 Telegrama 58 da Embaixada do Brasil em Iauandê para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 5 de fevereiro de 2015.

20 Telegrama 345 da Representação Permanente do Brasil junto a Organismos Internacionais em Londres (Rebraslon) para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 14 de novembro de 2012.

21 Telegrama 355 da Representação Permanente do Brasil junto aos Organismos Internacionais em Londres (Rebraslon) para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 23 de novembro de 2012.

maior como parte do sistema globalizado de comércio e também como fonte de riquezas e de projeção de poder militar, fazendo com que os países busquem incrementar o controle das águas onde possuem ou consideram que possuem algum tipo de jurisdição estabelecida na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

No âmbito da segurança internacional, coexistem nos oceanos as dimensões cooperativa e conflitiva. Por um lado, existe a necessidade de proteger o sistema marítimo globalizado, do qual os países dependem economicamente, contra as ameaças neotradicionais e contra aquelas provocadas pelo processo de globalização. Por outro lado, as tensões e ameaças clássicas relacionadas com o conflito estatal permanecem presentes em um sistema internacional anárquico, que, apesar da cooperação existente em diversos campos, continua sendo do-

minado pelos interesses das nações que o compõem e sem um governo mundial que possa resolver os conflitos entre elas. Cooperação e conflito são, portanto, vetores que continuam presentes na cena internacional, uma dinâmica que também se manifesta nos espaços oceânicos.

Os efeitos da expansão da globalização, principalmente o aumento e a facilitação dos fluxos transnacionais, trouxeram novos desafios aos atores internacionais para enfrentar as ameaças à segurança marítima. Dentre estes desafios, destaca-se a dificuldade de coordenação entre atores privados, organizações internacionais e,

por fim, Estados nacionais, estes últimos com uma complexidade própria no que diz respeito a diferentes interpretações a respeito da Lei do Mar, diferenças em termos de poder e capacidades navais e também na percepção de certas ameaças. O aumento da interdependência gerada pela globalização ocasiona, ainda, uma elevação da vulnerabilidade dos fluxos marítimos internacionais, já que problemas de segurança em uma determinada região podem vir a impactar economicamente e politicamente em áreas distantes.

A crescente importância da manutenção e preservação da segurança marítima coloca, ainda, um desafio adicional aos Estados, principalmente aos Estados do Sul Global, ou aqueles com capacidade marítima limitada. A atuação em prol da segurança marítima pressupõe em grande parte um conhecimento e uma atuação sobre os espaços marítimos que

Os efeitos da expansão da globalização, principalmente o aumento e a facilitação dos fluxos transnacionais, trouxeram novos desafios aos atores internacionais para enfrentar as ameaças à segurança marítima

requerem recursos associados ao poder naval, além de *expertise* tecnológica e científica. Este é um desafio que enfrentam muitos Estados banhados pelo Atlântico Sul. Nesse cenário, a vertente cooperativa nos espaços marítimos deverá continuar a prosperar. A segurança marítima é fundamental para a manutenção da globalização e para o desenvolvimento econômico dos Estados, e mecanismos bilaterais e multilaterais continuarão a ser mantidos e criados com o propósito de garantir essa segurança.

A vertente conflituosa, a partir de 2017, ganha maior importância na segurança internacional. Após um período

pós-Guerra Fria em que o terrorismo, as ameaças neotradicionais e as intervenções militares contra países menos desenvolvidos estiveram nas prioridades da agenda de segurança internacional, retorna-se ao clássico jogo da competição entre as grandes potências, tendo os EUA nominado a China e a Rússia como seus contendores, com reflexos no ambiente marítimo, especialmente nos oceanos Pacífico e Atlântico Norte, mas com repercussões maiores ou menores nos demais oceanos.

Como essa competição se dá em âmbito global, para que a maior potência naval, os EUA, e seus aliados possam projetar poder na sua máxima possibilidade, o ideal para estes Estados é que haja uma máxima liberdade de navegação.²² E os EUA têm confrontado vários países, inclusive a China, com operações de contestação de pretensos direitos no Mar do Sul da China, dentro do escopo do Programa Liberdade de Navegação da Marinha dos EUA (BOSCO, 2016). No entanto, à medida que for sendo incrementada a exploração de recursos na ZEE e na plataforma continental, os Estados poderão, em alguns casos, ter uma atitude mais restritiva em relação à liberdade de navegação e, especialmente, em relação às manobras militares de forças navais de outros países em determinadas

áreas dessas águas jurisdicionais, o que poderá provocar tensões nos espaços marítimos. Seria difícil conceber, por exemplo, que, no futuro, alguns Estados costeiros permitam livremente manobras militares de outras nações em áreas próximas aos seus campos de exploração de petróleo no mar na ZEE ou para além dela nas suas plataformas continentais.

Nesse cenário, o Atlântico Sul, que tem sido um oceano periférico no processo de globalização e na segurança internacional, também deverá ser afetado pela competição entre as grandes potências, o que contribui para que os países da região busquem incrementar seus poderes navais com o propósito de fortalecer suas capacidades de dissuasão. Além desse fortalecimento, é importante consolidar mecanismos como a Zopacas, que ainda enfrenta baixa institucionalidade e falta de periodicidade nos seus encontros²³. A Zopacas foi criada durante a Guerra Fria justamente para amenizar, no Atlântico Sul, as consequências da disputa entre as grandes potências.

Todos esses aspectos demonstram que o crescimento da importância econômica e militar dos oceanos se manterá e que eles continuarão a desempenhar seu papel histórico de palco de cooperação e conflito na história da Humanidade.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Diplomacia; Direito do Mar; Organização Marítima Internacional; Segurança do Mar; Zona Econômica Exclusiva (ZEE)

22 Mesmo antes do incremento da atual competição entre as grandes potências, os EUA já haviam criado, em 1979, um programa chamado Liberdade de Navegação, com o propósito de preservar e proteger a mobilidade global das forças americanas e os direitos de navegação e sobrevoos. Baseado nesse programa, as forças navais americanas realizam anualmente diversas operações em várias áreas marítimas do mundo onde a reivindicação de direitos pelos estados costeiros é considerada excessiva pelos EUA (SILVA, 2007).

23 A Zopacas carece até hoje de um secretariado permanente. A reunião ministerial da Zopacas prevista para ocorrer em Cabo Verde em 2015 não possui ainda data oficial para sua realização. O último encontro da Zona ocorreu em 2013, em Montevidéu (Uruguai). O encontro anterior a Montevidéu havia acontecido em 2007, em Luanda (Angola).

BIBLIOGRAFIA

- AGÊNCIA BRASILEIRO-ARGENTINA DE CONTABILIDADE E CONTROLE DE MATERIAIS NUCLEARES (ABACC) (2019). Sobre a ABACC. Disponível em: <https://www.abacc.org.br/a-abacc/sobre-a-abacc>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.
- BATEMAN, S. (2011). “Solving the ‘wicked problems’ of maritime security: are regional forums up to the task?”. *Contemporary Southeast Asia*, 33 (1), pp. 1-28.
- BAYLYS, J.; WIRTZ, J.; COHEN, E.; GRAY, C. S. (2006). *Strategy in the Contemporary World. An Introduction to Strategic Studies*. Oxford: Oxford University Press.
- BOOTH, K., 1989. *A Aplicação da Lei da Diplomacia e da Força no Mar*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha.
- BOSCO, J. A. (2016). U.S. Ambiguity Strengthens Beijing in the South China Sea. The National Interest. Disponível em: <https://nationalinterest.org/feature/us-ambiguity-strengthens-beijing-the-south-china-sea-15131> Acesso em: 16 de nov. de 2019.
- BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Mercosul (2019). Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/integracao-regional/686-mercosul>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.
- BRASIL. (2020). Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa. Brasília, DF. Ministério da Defesa.
- BRASIL. (2019). Marinha do Brasil. Marinha do Brasil passa a coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/node/1026>. Acesso em: 12 de nov. de 2019.
- BRASIL (2016). *Livro Branco de Defesa Nacional*. Brasília: Ministério da Defesa.
- BUEGER, C. (2015). “What is maritime security?” *Marine Policy*, 53, pp. 159-164.
- BUEGER, C. & EDMUNDS, T. (2017). “Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies”. *International Affairs*, 93 (6), pp. 1.293-1.311.
- BUEGER, C.; EDMUNDS, T. & MCCABE, R. (2019). “Into the sea: capacity-building innovations and the maritime security challenge”. *Third World Quarterly*, <https://doi.org/10.1080/01436597.2019.1660632>
- BUZAN, B.; WAEVER, O. (2003). *Regions and Power. The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press.
- CABALLERO-ANTHONY, M. (ed.) (2016). *An introduction to non-traditional security studies – A transnational approach*. London: Sage Publications.
- CENTRO INTEGRADO DE SEGURANÇA MARÍTIMA (CISMAR) (2019). Trans-Regional Maritime Network. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cismar/?q=V-RMTC>. Acesso em: 15 de nov. de 2019.
- CHESNOY, J. (2016). *Undersea Fiber Communication System*. Amsterdam: Elsevier.
- CROWL, P. A. (1986). “Alfred Mahan: the naval historian”. In: Paret, P. (ed.) *Makers of modern strategy*. Princeton: Princeton University Press, pp. 444-478.
- DUARTE, E.; MARCONDES, D. & CARNEIRO, C. (2019). “Facing the transnational criminal organizations in the South Atlantic”. In: E. Duarte & M. Correia de Barros (eds.), 2019, *Maritime security challenges in the South Atlantic*. Cham: Springer/Palgrave Macmillan. pp. 11-40.
- EL PAÍS (2016). “Argentina metralha e afunda barco de pesca chinês em suas águas”. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2016/03/15/internacional/1458071690_194944.html. Acesso em: 13 de nov. de 2019.
- ESTADO DE SÃO PAULO (2019). “Comandante da Marinha compara vazamento de óleo no litoral a ataque militar ao Brasil”. Disponível em: <https://tv.estadao.com.br/politica,comandante-da-marinha-compara-vazamento-de-oleo-no-litoral-a-ataque-militar-ao-brasil,1047398>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.

- EUROPEAN UNION (2018). The 2018 Annual Report on EU Blue Economy. Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries.
- EXAME (2019). “Bolsonaro questiona se vazamento de óleo foi feito para prejudicar leilão”. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/economia/bolsonaro-questiona-se-vazamento-de-oleo-foi-feito-para-prejudicar-leilao/>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.
- GERMOND, B. (2015). “The geopolitical dimension of maritime security”. *Marine Policy*, 54, pp.137-142.
- HURRELL, A. (1983). “The politics of the South Atlantic security: a survey of proposals for a South Atlantic Treaty Organization”. *International Affairs*, 59 (2), pp. 179-193.
- IGNATIEFF, M. (2005). “The challenges of American imperial power”. In: P. Drombowski, ed. 2005. *Naval Power in the Twenty-first Century*. Naval War College Newport Papers, Newport, pp. 9-38.
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (2019). Reports On Acts of Piracy And Armed Robbery Against Ships Annual Report – 2018. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/271%20MSC.4-Circ.263%20Annual%202018.pdf>. Acesso em: 13 de nov. de 2019.
- MAHAN, A. T. (1987). *The influence of the sea power upon history*. Dover Publication, Inc.
- _____. (1908) “Considerations Governing the Dispositions of the Navies”, in *Retrospect and Prospect: Studies in International Relations, Naval and Political*. Boston: Little, Brown and Company, pp.139-205.
- MAUDIN, Alan. (2019). Are the content providers the big investors in submarine cables? Disponível em: (<https://blog.telegeography.com/are-content-providers-the-biggest-investors-in-new-submarine-cables>). Acesso em: 13 nov. 2019.
- MODELSKY, G. & THOMPSON, W. R. (1988). *Seapower in Global Politics, 1494-1993*. The Macmillan Press Ltd, London.
- NAÇÕES UNIDAS – Brasil (2019). Pirataria e crimes em alto-mar estão mais sofisticados, alerta agência da ONU. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pirataria-e-crimes-em-alto-mar-estao-mais-sofisticados-alerta-agencia-da-onu/>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.
- SILVA, A. Ruy de Almeida (2020). The Enabling Power of the Oceans and the Atlantic Center for Defence Capacity Building. Ministério de Defesa de Portugal. Atlantic Center for Defence Capacity Building. Policy Briefs Issue, 02, May 2020. Disponível em: https://www.defesa.gov.pt/pt/pdefesa/ceda/eventos/First-Seminar-CeDA/Documents/AC_PB_The-Enabling-Power-Oceans-AC-Defence-Capacity-Building.pdf. Acesso em: 21 de jul. de 2020.
- SILVA, A. Ruy de Almeida. (2017). “The enabling power of the oceans”. *Contexto Internacional*. 39 (2), pp.237-243.
- SILVA, A. Ruy de Almeida. (2014). “O Atlântico Sul na perspectiva da segurança e da defesa”. In: Reginaldo Nasser e Rodrigo Fracalossi de Moraes (eds.), *O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico*. Brasília: IPEA, pp. 199-213.
- SILVA, A. Ruy de Almeida. (2007) “Globalização e segurança marítima”. *Revista Marítima Brasileira*, 127 (10/12), pp.95-108.
- SINGH, A. (2019). *Maritime Terrorism in Asia: An Assessment*. ORF Occasional Paper, n. 215, New Delhi: Observer Research Foundation.
- SPUTINIK (2018). Navio chinês pesca ilegalmente na Argentina e guarda-costeira abre fogo. Disponível em: <https://br.sputniknews.com/americas/2018022510607918-navio-china-argentina-fogo-video/>. Acesso em: 13 de nov. de 2019.
- STRASSLER, R. B. (1996). *The Landmark Thucydides. A Comprehensive Guide to The Peloponnesian War*. New York: The Free Press.
- UNITED NATIONS. World Oceans Day. (2018). Disponível em <https://www.un.org/Depts/los/wod/index.htm>. Acesso em: 12 de nov. de 2019.

- UNITED NATIONS. World Oceans Day, 8 June. Background (2019). Disponível em: <https://www.un.org/en/events/oceansday/background.shtml>. Acesso em: 11 de nov. de 2019.
- UNITED NATIONS. Conference on Trade and Development (Unctad) (2015). *Review of Maritime Transport* 2015. Disponível em: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374>. Acesso em: 12 de nov. de 2019.
- UNITED NATIONS. Food and Agriculture Organization. (2019). The State of the World. Biodiversity for Food and Agriculture. Rome: Food and Agriculture Organization.
- UNITED NATIONS. Food and Agriculture Organization. (2019). Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing. Disponível em: <http://www.fao.org/iuu-fishing/fight-iuu-fishing/en/>. Acesso em: 13 de nov. de 2019.
- UNITED NATIONS. Resolution 41/11 (1986). Zone of Peace and Cooperation of the South Atlantic. Disponível em: <https://undocs.org/en/a/res/41/11>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.
- UNITED STATES OF AMERICA (2017). National Security Strategy. Washington, D.C: The White House.
- UNITED STATES OF AMERICA. Department of Defense (2018). National Defense Strategy of the United States. Sharpening the American Military's Competitive Edge.
- VAN DE WALLE, N. (2008). "Oil and politics in the Gulf of Guinea". By Ricardo Soares de Oliveira. *Review Foreign Affairs*, March/April 2008.