

# O PAPEL DO BRASIL NA SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL

Eurico de Lima Figueiredo <sup>1</sup>  
Alvaro Augusto Dias Monteiro <sup>2</sup>

## RESUMO

A segurança marítima tornou-se tema recorrente dos Estudos Marítimos que têm os oceanos como objeto de análise. Recorrente e, também, abrangente pois concerne a todos os oceanos e mares globais, dos quais o Atlântico Sul, mar de interesse estratégico do Brasil, não constitui exceção. As ameaças à segurança marítima, já presentes de forma manifesta no Atlântico Sul, constituem dado objetivo que – em grau maior ou menor, dependendo do vigor dos interesses e objetivos dos países que integram a região – se coloca na agenda de preocupações de seus Estados lindeiros. Pelo seu amplo litoral, pela sua inserção político-estratégica, e pela sua posição como uma das maiores economias do mundo, há de se considerar o papel do Brasil na segurança marítima do Atlântico Sul. Este artigo guarda

---

<sup>1</sup>Doutor em Ciência Política. Professor Titular de Estudos Estratégicos e Relações Internacionais da Universidade Federal Fluminense (UFF). E-mail: e\_l\_f@terra.com.br

<sup>2</sup> Doutorando em Ciência Política pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Almirante-de-Esquadra, Comandante Geral do Corpo de Fuzileiros Navais, 2006-2010. E-mail: alvaroadmonteiro@yahoo.com.br

como objetivo central a análise desse papel, identificando sua relevância na ação coordenada e imediata dos atores regionais ou sua subordinação à ação de atores extrarregionais que poderão determinar o molde da arquitetura de segurança que, por certo, será desenvolvida nesse oceano.

**Palavras-chave:** Atlântico Sul; Interesse Estratégico do Brasil; Segurança Marítima; Papel do Brasil.

## INTRODUÇÃO

[...]. Indubitavelmente, nos dias de hoje, tornou-se um fato inquestionável que a independência e a prosperidade de todas as nações, e a paz e a tranquilidade do mundo dependem da segurança e estabilidade dos oceanos. O conceito da indivisibilidade dos mares é, atualmente, uma realidade política, econômica e estratégica. [...]. Os crescentes desafios da segurança marítima nos oceanos do globo, amplificaram a responsabilidade das marinhas. Presidente da Índia, Shri Pranab Mukherjee, ao falar durante homenagem a ele prestada pela Marinha de Guerra de seu país, em seis de fevereiro de 2016. (Tradução nossa).

Os oceanos, dantes vistos como “terra de ninguém”, não o são mais, e há algum tempo. Não são mais concebidos como espaços vazios entre placas terrestres e, sim, como meio de conexão entre povos. Isso se deve não só em decorrência dos recursos vivos e não vivos que apresentam em suas águas e leitos marinhos, mas também, e principalmente, por causa das grandes transformações tecnocientíficas propiciadas pelos “tempos modernos”, a partir do século XV. Elas possibilitaram o estreitamento das distâncias e, assim, a intensificação da sua exploração comercial. Nos tempos que correm, em muitas regiões marítimas, a exploração do potencial dos recursos pretendidos passou a exigir a participação conjunta dos Estados envolvidos. Circunstância que pode engendrar, em função do choque de interesses, a formação de ambientes potencialmente conflitivos, cujo apaziguamento requer a cooperação entre as nações. Os altos investimentos necessários para a exploração, em escala comercial, dos recursos do mar, têm como pressuposto algum grau de estabilidade e segurança, que, durante muito tempo, foram típicos de empreendimentos terrestres, pois “o mar costeiro,

assim como a terra, ao ser percebido como um potencial sítio para alocação de grandes investimentos, passou a ser incorporado ao território do estado” (STEINBERG, 2001, p. 208. Tradução nossa).

À medida que os Estados costeiros têm reconhecida e certificada pela ONU sua plataforma continental estendida, a qual, acrescida da respectiva Zona Econômica Exclusiva (ZEE), representa para alguns deles áreas muito maiores que seu próprio território emerso, passando de estados costeiros a estados oceânicos, buscam, cada vez com mais intensidade, controlar, efetivamente, “seu mar”<sup>3</sup>.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar não atribui ao estado costeiro direitos de territorialidade sobre suas águas jurisdicionais e respectivos leitos marinhos, mas, apenas, de exploração dos respectivos recursos vivos e não ocorrerá sem tensões, antagonismos e conflitos de interesses. O Atlântico Sul, à semelhança dos demais oceanos, não deverá ficar imune.

Críticos desse processo afirmam que ele levará à exaustão dos recursos e à poluição ambiental no mar e em terra, e *deve ser detido, pela força se necessário*. Esta contenciosa ‘competição desenfreada pelo mar’ será provavelmente um dos maiores desafios da segurança marítima africana durante o século vinte e um (THE BRENTHURST FOUNDATION, 2010, p. 17. Tradução e grifo nossos).

A segurança marítima do Atlântico Sul<sup>4</sup> é um dado objetivo que – em grau maior ou menor, dependendo do vigor dos interesses e objetivos dos países que integram a região – se coloca na agenda de preocupações de seus Estados lindeiros. Pelo seu amplo litoral, pela sua inserção político-estratégica, e pela sua posição como uma das dez maiores economias do mundo<sup>5</sup>, há de se considerar o papel do Brasil no Atlântico Sul. Este artigo guarda como objetivo central a análise desse papel, desenvolvendo-se ao longo de três partes.

<sup>3</sup> Alguns autores apontam a definição do Mediterrâneo como “mare nostrum” pelo Império Romano já como a atribuição de certo grau de territorialidade ao mar. Cf. Mollat du Jourdin 1993; Semple 1911, 1931. APUD STEINBERG 2001.

<sup>4</sup> Definido neste artigo não como o Atlântico Sul geográfico, tradicionalmente, considerado ao sul do Equador, mas como a região compreendida entre o paralelo 16º N, a costa ocidental da África, a Antártica, e o leste da América do Sul e das Antilhas menores (WIEMER, 2013).

<sup>5</sup> “Com a recessão e a valorização do dólar, o Brasil vai terminar o ano como a nona maior economia mundial, prevê o FMI (Fundo Monetário Internacional)”. Folha de São Paulo de 06/10/2015.

A primeira centra sua atenção no exame do conceito de *segurança marítima*, visando a identificar as principais medidas que sua manutenção requer dos atores envolvidos. Em seguida, analisando-se as atuais circunstâncias do Atlântico Sul – sua importância estratégica, a inserção político-estratégica brasileira e os atores envolvidos verificar se já existem ameaças à sua segurança marítima e, em caso afirmativo, que medidas os Estados costeiros estão adotando, ou pretendem adotar, para neutralizá-las, realçando o caso do Brasil.

Finalmente, à guisa de conclusão, e à luz da argumentação desenvolvida, tecem-se considerações sobre a situação da segurança marítima do Atlântico Sul. Cabe saber se, nesse espaço oceânico, o Brasil terá ou não relevante papel a desempenhar, seja de forma isolada ou em consonância com ação coordenada e imediata dos principais atores regionais, ou, ainda, na subordinação a atores extrarregionais, que poderão acabar por definir a arquitetura de segurança que lhes seja mais conveniente.

## A SEGURANÇA MARÍTIMA

A segurança marítima, embora tema antigo, tem sido abordada, mais recentemente, com frequência e abrangência incomuns<sup>6</sup>. Não raramente, entretanto, a literatura sobre o assunto, quando procura identificar conceituação mais clara e objetiva sobre os enunciados depara-se com explanações imprecisas, quando não mesmo nebulosas (FELDT; ROELL; THIELLE, 2013). De certo modo isso não deve surpreender o analista, pois a temática se refere a aspectos de suma importância para os interesses dos países, tais como a preservação da liberdade dos mares, a defesa e facilitação do comércio marítimo e a manutenção de boa governança no mar. O conceito, assim, reflete a variabilidade dos diversos ambientes intelectuais em que ele é formulado.

A denominação em português *segurança marítima* representa dois conceitos bem distintos na língua inglesa: “maritime security” e “maritime safety”. Embora ambos, genericamente, refiram-se a riscos e danos, a diferença crucial entre eles situa-se na intencionalidade humana de provocá-los. Assim, “maritime safety” refere-se a perigos a navios, tripulações, passageiros, cargas e navegação, *decorrentes de acidentes naturais ou ações humanas não intencionais*. “Maritime safety” seria uma responsabilidade

---

<sup>6</sup> A declaração de Alfred Taylor Mahan, autor dos mais clássicos nesse campo, de que as marinhas existem para proteger o comércio marítimo, de certo modo, comprova tal afirmação.

civil, levada a efeito por esforços comuns de atores governamentais e não-governamentais, em cumprimento às normas e regulamentos da Organização Internacional Marítima<sup>7</sup>, uma agência da ONU. Já a expressão “Maritime security” refere-se à proteção contra ações, intencionalmente, criminosas no mar.

Segundo Beirão (2014), o Almirante brasileiro Armando Amorim Ferreira Vidigal propôs que se empregasse o termo “proteção marítima” como tradução para “maritime safety”, enquanto “segurança marítima” ficaria restrito ao conceito de “maritime security”. Já a expressão “Maritime security” refere-se à proteção contra ações, intencionalmente, criminosas no mar. . Todavia, como tal proposta parece não ter conseguido consenso entre os especialistas, atualmente, o termo *segurança marítima* é empregado, indistintamente, para essas duas concepções de segurança, por sinal, bastante distintas<sup>8</sup>. Para evitar imprecisões terminológicas, neste artigo, *segurança marítima* é considerada, exclusivamente, na acepção de “maritime security”, proteção contra atos criminosos no mar intencionalmente perpetrados. Nessa acepção, *segurança marítima* estaria mais focada em requisitos operacionais de *cunho militar*, cuja responsabilidade repousa, eminentemente, na *ação dos Estados* (FELDT; ROELL; THIELLE, 2013). Segundo esses mesmos autores, para quem a segurança marítima é também conceito amplo e nebuloso, integrariam seu campo de atividades, dentre outros, os seguintes tópicos:

paz e segurança nacionais e internacionais; soberania, integridade territorial e independência política; segurança das linhas de comunicação marítimas; segurança e proteção contra crimes no mar; segurança dos recursos marinhos, acesso aos recursos no mar e no leito marinho; proteção ambiental; e segurança de todos viajantes marítimos e pescadores (FELDT; ROELL; THIELLE, 2013, p. 2. Tradução nossa).

Há, entretanto, outras expressões que devem ser consideradas porque elas problematizam, também, a questão, conferindo outras acepções de uso corrente na literatura especializada. A estratégia marítima da OTAN (“Alliance Maritime Security”) que atribui, formalmente, às Marinhas dos países que a integram a tarefa de segurança marítima, assim

<sup>7</sup> “International Maritime Organization” (IMO).

<sup>8</sup> Há ainda um termo na língua portuguesa – *seguridade* – cuja acepção possibilitaria seu adequado emprego em tradução à “safety”. Todavia, não é empregado como tal nos estudos marítimos.

a define: ações de vigilância e patrulha; todas as operações de interdição de área marítima, incluindo as de contra proliferação e apoio à imposição da lei; e a proteção das infraestruturas críticas de energia, além das linhas de comunicação marítimas (SMITH-WINDSOR, 2013).

O conceito estratégico da Marinha dos Estados Unidos da América sintetiza segurança marítima como a garantia da provisão de bens comuns. Embora esses bens refiram-se, prioritariamente, ao comércio marítimo internacional, incluem, também, proteção contra a pirataria, proliferação de armas, tráfico humano, tráfico de drogas e terrorismo (FARLEY, 2010).

Ainda que não se consiga chegar à uma definição precisa e consensual do que seja *segurança marítima*, pode-se concluir, contudo, que, em regra geral, segurança marítima concerne a ameaças consideradas de baixa intensidade, levadas a efeito intencionalmente (como já foi referido) por agentes infraestatais. “Operações de Segurança Marítima em defesa do sistema envolvem ação contra ameaças de baixa intensidade, tais como desordem no mar, pirataria e outras formas de crimes marítimos” (TILL, 2012, p. 185. Tradução nossa).

Essa concepção encontra repercussão nas forças navais africanas. O Capitão-de-Fragata Agostinho Sousa Cordeiro da Marinha de Guiné Bissau, ao concluir sua apresentação, por ocasião do II Simpósio das Marinhas da CPLP, afirmou:

[...] **Pirataria, pescas ilícitas, tráfico de droga, degradação ambiental**, cujos combates requerem esforços concertados aos níveis regionais e sub-regionais podem ser facilitados pelos parceiros internacionais. Hoje o nosso denominador comum é a **segurança marítima** [...] (CORDEIRO, 2010. Grifo nosso).

A conceituação acima encerra alguns aspectos bastante relevantes para o tema deste artigo. O primeiro, diz respeito à constatação da presença, também, no Atlântico Sul<sup>9</sup>, de ameaças à segurança marítima, tais como “pirataria, pescas ilícitas, tráfico de drogas e degradação ambiental”. O terceiro, a proposta de “parcerias internacionais” como meio de facilitar a instituição de esforços regionais e sub-regionais para o combate às referidas ameaças<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Embora a CPLP não inclua apenas países costeiros do Atlântico Sul, o Capitão-de-Fragata Souza Cordeiro referia-se a esta área marítima.

<sup>10</sup> Embora o Capitão-de-Fragata Sousa Cordeiro não tenha explicitado a que tipo de facilidade se referia, não é difícil imaginar que pensava em algum tipo de cooperação naval com os parceiros internacionais, seja pela presença de seus meios integrando os esforços coordenados de combate a essas ameaças, seja por algum tipo de assistência militar-naval que proporcione às marinhas regionais melhores condições para combatê-las.

Por fim, o reconhecimento, já em 2010, de que a segurança marítima se constituía no “denominador comum” aos países africanos do litoral atlântico.

Em decorrência de os oceanos não apresentarem fronteiras físicas, nitidamente definidas, entre os Estados, como acontece em terra, as ameaças à segurança marítima adquirem caráter transnacional. Na ausência de fronteiras físicas identificáveis, e como os oceanos compreendem superfícies de grande amplitude, não é factível que apenas uma marinha os possa patrulhar, por mais poderosa que seja. Há de se considerar, ainda, que o elenco de ameaças à segurança marítima apresenta características transnacionais; portanto, seu embate requer esforços, também, transnacionais. Nesse ambiente, ganha robustez a proposição de que a segurança marítima requer esforço coordenado dos Estados envolvidos, o que, por sua vez, reforça o papel dos atores regionais, por mais diferenciados que eles sejam. “Nações tão diversas como Itália, Singapura e Brasil são novos atores-chaves na segurança marítima global” (RUBEL, 2012, p. 170. Tradução nossa).

Dentro desse contexto, acordos de cooperação naval entre Estados costeiros de determinada região marítima tornam-se essenciais para garantir a segurança marítima. Aumentam a confiança mútua entre os Estados envolvidos, estimulam a configuração de ambientes cooperativos e viabilizam a coordenação dos esforços conjuntos necessários. A respeito do assunto, sentencia Till, um dos grandes pensadores navais da atualidade.

Construir parcerias e facilitar todas as formas de cooperação naval é, portanto, reconhecido como uma importante parte das atividades das marinhas em tempo de paz e a principal arma contra toda a sorte de ameaças à segurança marítima (TILL, 2009, p. 343. Tradução nossa).

Todavia, é preciso levar em conta que a implementação de arranjos de cooperação regional, mesmo quando existem objetivos e interesses comuns a compartilhar – no caso, a segurança marítima não constitui tarefa simples.

Aspectos ligados à soberania, capacidades relativas dos atores envolvidos e diferentes prioridades nacionais são condicionantes relevantes que, de algum modo, contribuem para dificultar a implementação dos arranjos regionais cooperativos (RAYMOND, 2014).

Por isso, a despeito de atores extrarregionais de dimensão estratégica relevante serem capazes de contribuir, significativamente, para iniciativas regionais de cooperação marítima, sua presença desperta antagonismos e receios, fundados ou não, que comprometem a implementação da arquitetura de segurança pretendida. Em recente reunião do *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS), o Almirante iraniano Habibollah Sayyari deixou claro que o estabelecimento da segurança no Oceano Índico deve envolver apenas os países da região e que “presença estrangeira não é necessária na região” (RAYMOND, 2013, p. 230)<sup>11</sup>.

Semelhante pensamento tem inspirado também manifestações de diferentes países africanos atlânticos ao tratar do tema segurança marítima do Atlântico Sul; tanto no que concerne à sua importância, muitas vezes negligenciada pelos diversos atores sul atlânticos, como, também, pela necessidade de cooperação regional para sua preservação.

Questões como os ataques marítimos que ocorreram nas águas ao largo da costa da África não podem ser combatidos por uma única marinha de um Estado marítimo atuando em defesa de seus interesses. Por certo, a natureza transnacional dos desafios postos pela maioria dos temas marítimos requer cooperação regional integrada (WAMBUA, 2009, p. 52. Tradução nossa).

A necessidade de incrementar a cooperação regional no Atlântico Sul, a fim de garantir sua segurança marítima, diante da natureza transnacional dos desafios que lhe são impostos, é prioridade cada vez mais alta, por apresentar implicações, não só para esse Oceano como, também, para a própria segurança global, fatos que não são comumente associadas. “Os desafios apresentados pela segurança marítima na África estão crescendo rapidamente e representam um crescente componente central na matriz de ameaças presentes naquele continente” (VOGEL, 2009, p. 1. Tradução nossa).

---

<sup>11</sup> Raymond (2012) discorrendo sobre aspectos ligados à segurança marítima do Oceano Índico alerta que os representantes de alguns Estados do Oceano Índico já há algum tempo vêm expressando, publicamente, sua visão de que a responsabilidade pela segurança marítima nesse oceano deve ser responsabilidade dos Estados litorâneos.

Em seu “Keynote Address”, na abertura da conferência sobre Segurança Marítima no Golfo da Guiné, ocorrida em dezembro de 2012, no Chatam House, Londres, a Embaixadora Ukonga<sup>12</sup> ressaltou que “ações nacionais, bilaterais e internacionais visando a garantir a segurança marítima no Golfo da Guiné serão mais efetivas se enquadrarem-se em *uma estratégia regional ampla de segurança marítima*” (UKONGA, 2013. Tradução e grifo nossos).

A declaração da embaixadora encontra corolários desafiantes. Coloca em pauta a posição dos países limítrofes do Atlântico Sul. Se suas políticas externas e de defesa, sejam quais forem as motivações, não conseguirem desenvolver *uma estratégia regional ampla de segurança marítima*, as linhas de comunicação marítimas que por ele passam podem se pôr em risco, configurando ameaça a um dos mais tradicionais bens comuns da humanidade – a liberdade dos mares. Nessa ausência, atores extrarregionais poderão sentir-se obrigados a atuar, ainda que unilateralmente, no Atlântico Sul, a fim de garantir a proteção de seus próprios interesses na região. Prospectivamente, isso suscitaria tensões e conflitos dos quais será difícil ao Brasil alhear-se. O analista adverte:

Assim é imperativo que, tão logo quanto possível, uma arquitetura de segurança mais abrangente seja implementada na região. A questão é se será consensual e regional ou **imposta e extrarregional** (GUEDES, 2012, p. 50. Tradução e grifo nossos).

A situação parece problemática para o Brasil, já que “a percepção das ameaças está desvanecida para muitos brasileiros” (PND, 2012, p.1). Mesmo supondo para argumentar que as políticas externas e de defesa sofressem inflexão em relação a tomada de posição relativa à questão, haveria de se arguir qual seria ela.

Poderia optar, por um lado, por protagonismo maior no Atlântico Sul, dada a projeção geográfica do Brasil e seus crescentes interesses econômicos nesse oceano. Poderia, por outro, decidir cuidar, apenas, do que se passa em sua “margem” atlântica. Uma terceira alternativa seria aceitar colocar-se a reboque de interesses, porventura, mais poderosos na região, associando-se, subalternamente, a eles.

---

<sup>12</sup> Florentina Adenike Ukonga, Vice-Secretária Executiva da Comissão do Golfo da Guiné.

Uma quarta seria de caráter, por assim, dizer “pragmática”, não traçando qualquer diretriz autossustentada na linha do tempo, mas deixando que a posição do país vá flutuando a sabor das contingências, tendo em vista seus interesses momentâneos. Seja qual for a posição a ser adotada, ela dependerá das vicissitudes do processo político interno. Pois, como sentencia o analista, “a ação diplomática e militar, econômica e legal, cultural e ideológica, conduzida pela política internacional de um dado Estado, é parametrizada pela trama dos interesses fortes e objetivos que predominam em seu interior” (FIGUEIREDO, 2004, p. 2).

## O ATLÂNTICO SUL E SUAS CIRCUNSTÂNCIAS

O Atlântico Sul teve, continua a ter e tudo indica que terá ainda mais no futuro a médio prazo, significativa importância para o Brasil. Por meio dele desenvolveram-se nossos laços coloniais com Portugal e, conseqüentemente, após a Independência, o próprio estabelecimento do Brasil como Estado. Outros diversos eventos marcaram a “história de suas águas”, desde as invasões francesas e holandesas do período colonial, até a entrada do país na Primeira Guerra Mundial com a Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), e a participação da Marinha, no transcurso da II Guerra Mundial, sem se falar na sua atuação durante o período da Guerra Fria. Há de se reconhecer, ainda, os laços comerciais estabelecidos, nos séculos XVIII e XIX, com a África ocidental os quais, em face de sua relevância, levaram o Embaixador Alberto da Costa e Silva (2003) a comparar esse oceano a um simples “rio” que separa duas regiões que, devido a elos geopolíticos alheios a sua vontade, buscam sua aproximação.

Na atualidade, sua imensa costa atlântica, a maior dentre os países banhados por esse oceano, leva-o a exercer uma influência natural sobre o Atlântico Sul (ABDENUR, 2014). Argumento corroborado pelo pensamento de J. R. HILL (1986), desenvolvido em seus estudos sobre a estratégia marítima das potências médias, em que todos os Estados costeiros possuem, inerentemente, *algum* poder marítimo, detendo, por conseguinte, capacidade, ainda que potencial, de exercer influência em seu entorno marítimo regional. Tal poder será sempre relativo ao grau de desenvolvimento econômico e político de cada ente estatal.

No caso brasileiro, em decorrência de sua própria projeção atlântica, e tendo em vista o montante de riqueza que subjaz e circula na

região, o Atlântico Sul se inscreve como dado necessário à formulação da política externa e de defesa do país. Porquanto, como alerta Silva (2014), se, na dimensão global, o Atlântico Sul tem papel secundário, no âmbito regional, sua importância econômica e geopolítica é fundamental para o Brasil. Este último referido autor assim sublinha a importância econômica da região:

Este oceano representa: via de transporte essencial para seu comércio exterior; fonte de riquezas, especialmente na exploração do petróleo; elemento fundamental para a sua defesa; e via para sua projeção marítima internacional (SILVA, 2014, p. 202).

## A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA

A expansão europeia em direção ao novo mundo efetivou-se por meio do Atlântico Sul, o que, então, lhe conferia proeminência estratégica no cenário mundial. O comércio de Portugal com a África se fazia por intermédio dos portos brasileiros de Salvador, Recife e Rio de Janeiro “no início dos oitocentos, eram mais numerosos os navios que faziam o percurso entre Angola e o Brasil do que aqueles que ligavam os portos angolanos a Portugal” (SILVA, 2003, p. 33) consolidando relações comerciais e políticas que chegaram a fomentar suposições de que Angola poderia vir a integrar-se ao Império do Brasil, recém independente<sup>13</sup>. Contudo, a proibição do tráfico escravo, e a ação do “hegemon” de então – a Inglaterra – combatendo, unilateralmente,<sup>14</sup> por meio da *Royal Navy*, o tráfico negreiro,<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Tanto é que o Tratado de Reconhecimento da Independência do Brasil por Portugal, em seu artigo III vedava que se aceitassem “proposições de quaisquer colônias portuguesas para se reunirem ao Império do Brasil” (SILVA, 2003, p. 12).

<sup>14</sup> Um exemplo dessa ação unilateral é o ato do parlamento britânico – “Bill Aberdeen” – promulgado em 1845 que declarava lícito o apresamento de qualquer embarcação empregada no tráfico negreiro e sujeitava os infratores a julgamento nos tribunais do Almirantado inglês (SOARES, 1978).

<sup>15</sup> “Nas primeiras décadas do século XIX, passaram de um extremo ao outro os interesses econômicos da Grã-Bretanha. De grande mercadora de escravos, transformara-se em advogada ardorosa e militante da abolição do tráfico” (SILVA, 2003, p. 13)

em livre, então, vigente,<sup>16</sup> mas em consonância com seus interesses econômicos, contribuiu, sobremaneira, para romper com os expressivos liames político-sociais e conexões comerciais que uniam as duas margens desse oceano, embora esses fossem, do ponto de vista ético e moral, no que concerne ao tráfico negreiro, insustentáveis.

Os fortes vínculos que o Brasil mantivera com a África ao longo de todo o período colonial, sob a tutela de Portugal, e que se mantiveram em grande parte no período imperial, após a declaração da independência, haviam sido rompidos quando da proibição do tráfico de escravos” (GONÇALVES, 2013, p. 180).

Por sua vez, a abertura do canal de Suez, em 1869, e a do canal do Panamá, em 1914, possibilitaram a expansão e a consolidação de laços comerciais entre os Estados Unidos da América e a Eurásia, que passaram a ser realizados através desses canais, em detrimento das rotas do Cabo (contorno da África) e do Cabo Horn (contorno da América do Sul), configurando um “hemisfério comercial” do qual o Atlântico Sul não fez parte. Por outro lado, o acentuado estreitamento das relações político-comerciais entre os Estados Unidos da América e a Europa, ocorrido após a Segunda Guerra Mundial, muito em decorrência dos condicionantes político-estratégicos da Guerra Fria, levou ao estabelecimento do que se conhece hoje por “comunidade transatlântica”.

---

<sup>16</sup> Como resultado da “Batalha dos Livros” entre o holandês Hugo Grotius com sua concepção, publicada em 1608, de Mar Livre (“Mare Liberum”), o português Seraphim de Freitas com sua concepção, publicada em 1625, de limitada soberania nos oceanos (direito de usufruto, mas não de posse) a ser exercida por Estados competentes (no sentido de capacidade de exercê-la), e a do inglês John Selden, publicada em 1635, de Mare Clausum, segundo a qual haveria a possibilidade da posse de espaços oceânicos pelos Estados costeiros, na medida em que fossem capazes de, efetivamente, exercê-la, resultou uma concepção vigente combinando as ideias de Grotius e Selden em que, nas águas costeiras, o Estado costeiro detinha a soberania de seu mar territorial, enquanto o mar aberto constituía espaço plenamente livre, onde não haveria a reivindicação de qualquer tipo de soberania “res extra commercium.” Todavia, a despeito de tal jurisprudência, a Inglaterra, já em 1818, na defesa de seus interesses, publicou uma lei em que determinava que todos os navios mercantes que desejassem comerciar com as possessões inglesas deveriam ter, no mínimo, três/quartos de sua tripulação constituída por ingleses e só deveriam aportar em portos que estivessem sob controle inglês (STEINBERG, 2001).

Tal situação acentuou, e por muito tempo, o papel marginal do Atlântico Sul na arena internacional. O fechamento do Canal de Suez, em 1967, em consequência da Guerra dos Seis Dias, e sua reabertura pelo Egito em 1975, criou condições para a construção de grandes navios que compensassem, economicamente, o retorno do comércio pela rota do Cabo, significativamente mais extensa. Em consequência, reemerge a importância estratégica do Atlântico Sul, ainda mais porque os ditames da Guerra Fria acentuavam-se, também, nesse oceano.

A partir dos anos 1990, o Atlântico Sul vê ressurgir sua importância estratégica, devido a interesses renovados ou inéditos, tanto regionais como extrarregionais. Tal “renascimento geoestratégico” resulta não somente dos descobrimentos de recursos minerais e de significativas reservas de petróleo, mas, também, pela afirmação de diversos países costeiros como atores internacionais, cujo peso na ordem mundial torna ainda mais complexa a situação. Esses países, ao voltarem suas atenções para o Atlântico Sul, buscam assegurar, de modo crescente, seus interesses econômicos, políticos e de segurança (ABDENUR, SOUZA NETO, 2013).

Isso não significa afirmar, por certo, que o Atlântico Sul, em seu renascimento estratégico, venha a desbancar ou a diminuir a importância de outras áreas ou regiões, há muito, estrategicamente consolidadas.

Nos últimos 50 anos, pelo menos, o centro de gravidade das relações transatlânticas tem sido firmemente ancorado no Hemisfério Norte. Não é provável que esta realidade seja alterada tão cedo. Mas a próxima década, provavelmente, trará um significativo reequilíbrio nas relações ao redor e dentro do espaço atlântico, com o Atlântico Sul protagonizando maior papel em termos políticos, econômicos e de segurança (LESSER, 2010, p.3. Tradução nossa).

Ainda que não seja possível comparar-se os vínculos entre a América do Norte e a Europa, sem embargo, um dos mais profundos e consolidados do mundo, com os ainda débeis laços que unem os atores do Atlântico Sul, os laços entre a América do Sul e a África demonstram ser, de fato, os que apresentam maior dinamismo dentre os fluxos comerciais atlânticos (HAMILTON, 2013).

Além do que, não se pode desconsiderar na análise estratégica do Atlântico Sul, a importância do Golfo da Guiné. Tendo-se transformado em relevante região produtora de petróleo e gás, acrescido ao fato de expressiva quantidade de petróleo trafegar em suas águas, principalmente, em direção à Europa, o Golfo da Guiné, sem dúvida, confere valor estratégico internacional ao Atlântico Sul.

Por outro lado, em face da inexistência de qualquer arquitetura formal de segurança marítima, os narcotraficantes sul-americanos estão escolhendo as águas da África ocidental para transitar com sua mercadoria em direção à Europa (OSINOWO, 2015). Fato que lhe confere, também, importância estratégica que transborda o nível regional. Como afirma esse Almirante da Marinha da Nigéria,

Considerando que a economia global se assenta, cada vez mais, em uma interdependência de agências de energia e de transporte marítimo, as ameaças à segurança marítima no Golfo da Guiné constituem um desafio coletivo a todos os interessados tanto da região como internacionalmente, (OSINOWO, 2015, p. 2. Tradução nossa).

Assim, o Atlântico Sul, ao tempo que vai alcançando relevância estratégica no contexto global que tende a aumentar, pelo menos a médio prazo, em virtude, principalmente, do incremento da produção de petróleo nas suas áreas marítimas<sup>17</sup> - vai se tornando, *pari e passu*, essencial para o desenvolvimento do Brasil. “Ele é fundamental no contexto regional e local, principalmente para o Brasil, que o vê não apenas como fonte de riquezas e via de comunicação, mas também como veículo de integração regional e projeção para além desse espaço (SILVA, 2014, p. 209). Não seria por outro motivo que a Política Nacional de Defesa considera o Atlântico Sul como parte integrante do entorno estratégico brasileiro.

---

<sup>17</sup> Embora a importância da produção do petróleo possa variar relativamente à pressão de sua demanda, a produção de petróleo no Atlântico Sul tem uma importância intrínseca por dar-se no mar, portanto, de certa forma, imune a ação de grupos antagonísticos decorrentes de instabilidades políticas, diferentemente, do que acontece com as instalações petrolíferas de terra.

Buscando aprofundar seus laços de cooperação, o País visualiza um entorno estratégico que extrapola a região sul-americana e inclui o Atlântico Sul e os países limítrofes da África, assim como a Antártica. Ao norte, a proximidade do mar do Caribe impõe que se dê crescente atenção a essa região (PND, 2012, p. 4).

Neri (2014) ressalta que, assim como há uma relação direta entre a estabilidade sul-americana e a estabilidade brasileira, a paz no Atlântico Sul seria condição essencial para a manutenção da segurança do Brasil o que faz com que os problemas desse oceano sejam, também, problemas brasileiros. Portanto, o que acontece na margem africana do Atlântico Sul, também, diz respeito e reflete, diretamente, nos interesses nacionais.

Essa visão, mais uma vez, corrobora a concepção que o valor estratégico do Atlântico Sul não deve ser dividido em sub-regiões, em que caberia ao Brasil cuidar tão somente dos aspectos concernentes à sua margem atlântica.<sup>18</sup>

Isso porque, continua Neri, a paz do Atlântico Sul é um verdadeiro patrimônio<sup>19</sup> regional, pois possibilita que recursos, os quais, de outro modo, seriam aplicados em possíveis enfrentamentos, sejam investidos na promoção do bem-estar das sociedades locais. “Contudo, a preservação desse ‘patrimônio’ para as próximas gerações depende do desenvolvimento e aprimoramento de mecanismos regionais de confiança, coordenação e integração” (NERI, 2014, p. 9. Aspas do próprio autor).

Para tanto, os países limítrofes sul-atlânticos devem ser capazes de mantê-lo livre de ameaças extrarregionais e de disputas alheias a esse espaço, o que requer “certo grau de institucionalidade nas relações entre os

---

<sup>18</sup> Armando Marques Guedes considera, por exemplo, haver no Atlântico Sul quatro sub-regiões securitárias com propriedades e características diferenciadas as quais, embora interajam e complementem-se, têm traços distintos que as separam. “Duas delas constituem faixas horizontais que ligam o oeste e o leste da bacia (uma ao Norte, das Caraíbas ao bojo africano, sensivelmente entre a área de jurisdição da NATO e a do Brasil; a outra, a Sul, abaixo do paralelo das Falklands/Malvinas e até à Antártica); e as outras duas verticais, ligando o norte e o sul da bacia sul-atlântica, uma delas ocidental, correndo ao longo e ao largo da costa sul-americana, e o seu par ordenado oriental, ao longo e ao largo da costa africana” (GUEDES, 2012, p. 4).

<sup>19</sup> Amorim, também, emprega a mesma expressão: “Respeitadas as soberanias nacionais, nossos países devem estar preparados para defender esse patrimônio, seja na hipótese de agressão externa, seja contra os efeitos colaterais de conflitos entre terceiros” (AMORIM, 2014).

dois lados do Atlântico Sul” (NASSER; MORAES, 2014, p. 12). Institucionalidade – frise-se – que demanda a inserção político-estratégica do Brasil nesse oceano, por ser um de seus atores regionais de maior vulto.

## A INSERÇÃO POLÍTICO-ESTRATÉGICA DO BRASIL

A inserção político-estratégica do Brasil no Atlântico Sul é um dado novo e recente que não passa despercebido aos analistas estrangeiros ou não, seja quando ele é considerado como ator isolado, ou como ator partícipe de organismos coletivos de segurança. Nesse último caso, sua presença vem sendo, cada vez mais, reconhecida pelos atores internacionais por seu peso econômico e sua importância política nos debates e articulações sobre possíveis rearranjos na ordem regional e, conseqüentemente, na ordem internacional, em um mundo cada vez mais compacto e integrado pelo crescente processo de globalização.

Guedes, em sua análise sobre as mudanças geopolíticas do Atlântico Sul, assim se refere ao papel do Brasil:

Maior e mais forte que todos os países vizinhos reunidos, o Brasil claramente quer liderar. [...] Interessante que para Brasília isto não significa apenas a rápida implementação de arranjos regionais de integração [...] mas, também, a exclusão de qualquer presença militar extra regional, particularmente, dos EUA e OTAN da região (GUEDES, 2012, p. 38. Tradução nossa).

O que Guedes adjectiva como “interessante” nada mais seria do que a postura internacional adotada, comumente, por potências médias (*middle powers*)<sup>20</sup> visando a preservar sua influência em seu ambiente regional, pois

[...] frequentemente, nutrem ambições de grande potência e podem exercer significativa influência em certa área ou região, porém, ainda, não reúnem suficientes recursos de poder para confrontar-se com a potência (ou potências) hegemônica (s) ou desempenhar papel central na conformação do sistema internacional (BRANDS, 2010, p. 17. Tradução nossa).

---

<sup>20</sup> Há autores que empregam o termo “potência intermediária” em vez de “potência média”.

Como os indicadores do poder relativo das potências médias são avaliados em nível global, não necessariamente todas as potências médias são, também, potências regionais; nem o contrário, embora muitas vezes tais conceitos sejam empregados indistintamente. Potências médias como o Canadá e Polônia não são potências regionais, tendo em vista a dimensão de poder desfrutada por seus vizinhos, enquanto algumas potências regionais, como, por exemplo, Nigéria e Etiópia (em seus âmbitos regionais, as que detém maior poder) não são consideradas potências médias (GILLEY; O'NEIL, 2014). Prevalece aqui a orientação metodológica segundo a qual a definição de um Estado, para efeito de classificação como “potência média” dependerá da avaliação de seu impacto global. Já a caracterização de uma “potência regional” deve ter como parâmetro a influência que exerce em seu âmbito regional (GRATIUS, 2007).

Manicon e Reeves (2014) apontam três características das potências médias: a capacidade material,<sup>21</sup> o desempenho comportamental e o componente ideacional. Para eles, a primeira capacidade material (ou posicional) é condição necessária, da qual as outras duas dependem. Frisam, entretanto, que as duas últimas condições não são nem necessariamente, nem plenamente, alcançadas por todas as potências médias, embora possam apresentar grau suficiente de capacitação material.

Há uma lógica subliminar à atuação internacional de uma potência média posicional, uma vez que é plausível esperar que Estados posicionados no meio da escala hierárquica internacional<sup>22</sup> dos Estados desfrutem de maior autonomia, se comparados aos situados na parte inferior dessa mesma hierarquia, pois detém, em decorrência de sua capacidade material, ainda que limitada, alguma possibilidade de engajar em protagonismos externos.

Quanto à atuação comportamental, pode-se esperar que as potências médias exerçam (ou procurem exercer) sua influência enfatizando iniciativas diplomáticas que visem a: i) conter o exercício do poder das grandes potências por meio de regras, normas e instituições; ii) desenvolver alianças com outras potências semelhantes, a fim de aumentar sua própria influência; e, iii) consolidar uma liderança regional, atrelando a seus interesses o peso político internacional dos vizinhos regionais (BRANDS, 2010).

---

<sup>21</sup> Também denominada por alguns autores de “posicional” visto que se refere à posição relativa do Estado na hierarquia internacional.

<sup>22</sup> Tradicionalmente, a hierarquia internacional dos Estados distingue quatro categorias no que concerne a poder: “superpower; great power; middle power; and small power” (GRATIUS, 2007).

Já no campo ideacional, potências médias podem invocar princípios morais e valores internacionalistas liberais, visando a liderar “correntes de opinião” em determinados assuntos. Empregam discurso altruísta das relações internacionais que instrumentalizam iniciativas diplomáticas menos agressivas, ou menos combativas, optando por engajamentos construtivos, e pela criação de consensos na busca da paz, da solução pacífica de controvérsias, do desenvolvimento e da proposição e consolidação de normas (MANICON, REEVES, 2014) (GILLEY; O’NEIL, 2014).

Tendo em vista tais critérios, o Brasil pode ser enquadrado na categoria de potência média. Do ponto de vista *posicional*, os indicadores apresentados pelo Brasil, tanto no que concerne à capacidade militar, econômica, demográfica, territorial e de recursos naturais colocam-no na parte superior da hierarquia dos Estados. No que concerne à *atuação comportamental*, o Brasil vem protagonizando diversas ações típicas de uma potência média. Dentre outras, podem ser citadas: i) sua busca por partilhar com as demais potências lugar de proeminência nos foros clássicos em que o poder é exercido com mais vigor, como por exemplo, pleiteando um assento no Conselho de Segurança da ONU, disputando e conquistando a presidência da OMC, atuando intensamente no G-20 etc.; ii) sua ativa participação na criação e no desenvolvimento de outros foros com vistas a contrabalançar o poder desfrutado pelas grandes potências nas instituições clássicas do sistema internacional (cuja agenda é pautada pelos seus interesses), tais como, a criação da ZOPACAS, do BRICS e do fórum IBAS; e iii) suas iniciativas visando a desenvolver protagonismo regional sul-americano, como a criação da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL) e dos seus órgãos, entre eles o Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS). Por fim, no campo *ideacional*, os paradigmas da diplomacia brasileira são típicos de uma potência média. Vem de longe o posicionamento do país em questões tais como o respeito à soberania dos Estados, a não intervenção, à solução pacífica de controvérsias e, mais recentemente, o engajamento na proposição, na ONU, em relação à “responsabilidade enquanto proteger”.

O enquadramento do Brasil como “potência média”, na verdade, já vem de longe. Como ressaltam (GILLEY; O’NEIL, 2014), Robert Keohane ao definir, em 1969, “potências médias” como os Estados que, embora não possam afetar o sistema internacional atuando sozinhos, são capazes de exercer impacto significativo no sistema, trabalhando por meio de

pequenos grupos ou alianças, ou por meio de organizações internacionais, já incluía o Brasil no rol dessas potências. Há de se lembrar, também, a classificação de J. R. Hill (1986) em sua obra sobre a estratégia marítima das potências médias.

O entendimento do Brasil como “potência média” coloca alguns problemas. Em primeiro lugar, ela ressalta sua capacidade potencial para contribuir com os bens comuns regionais e ascender no campo de atuação internacional. Em segundo lugar, suas próprias condições geopolíticas, particularmente, sua significativa dimensão relativa regional, tanto atlântica quanto continental, propiciam exercício da projeção regional. Em terceiro lugar, tal capacitação não parece encontrar maior ressonância nos órgãos de opinião pública (partidos, sindicatos, movimentos sociais, meios de comunicação etc.). Em quarto lugar, não se conta, no país, com uma política externa “pronta e acabada”, coerente e continuada, dotada de meios e recursos (humanos materiais) que dê sustentação à afirmação do país como “potência média”. Na prática, entretanto, esses problemas têm sido superados pois, independentemente deles, o Brasil vem sendo reconhecido como “potência média” no cenário internacional devido à força de sua presença:

É a condição de potência média no sistema internacional, e não a concepção nacional sobre o papel a desempenhar, que deve balizar seu comportamento internacional. O Brasil é o melhor exemplo disto pois rejeita vigorosamente o rótulo de potência média (GILLEY; O'NEIL, 2014, p. 346. Tradução nossa).

É importante ressaltar o papel do Brasil como “potência média” porque a ordem internacional descentraliza-se, cada vez mais, em ordens regionais. A política de poder global vai cedendo importância para a política de poder regional. Nela, as potências médias, caso sejam, também, potências regionais, podem desempenhar papel primordial, pois, em nível regional, são, normalmente, suficientemente capazes para avançar seus interesses no vácuo deixado pelas grandes potências, conforme acentuam Manicon e Reeves (2014). Nessa mesma linha de análise, Brands chama a atenção para o fato de que potências médias podem, inclusive, definir seu próprio âmbito regional:

De acordo com teóricos das Relações Internacionais, potências médias podem aumentar sua influência por meio de um processo conhecido por “formação de região”, pelo qual, simultaneamente, definem sua região como uma entidade geopolítica distinta e reivindicam posição de liderança dentro dessa entidade (BRANDS, 2010, p. 24. Tradução nossa. Grifo no original).

Não obstante as inconsistências ou incertezas da política externa brasileira, a partir dos anos 90, o conceito de América Latina passou a ceder espaço para o conceito regional de América do Sul, passando a ser foco prioritário da ação diplomática e de defesa do país. Como assinala a analista, a região passou a se constituir em um “projeto geopolítico brasileiro (ou uma invenção), mostrando a capacidade do país de criar sua própria esfera de influência” (GRATIUS, 2007, p. 7. Tradução nossa).

Mais recentemente, sem abandonar sua área regional prioritária, o Brasil, seguindo a orientação sul-sul como balizadora primaz de sua política externa, passou a ver a África, particularmente a África atlântica (e Moçambique), como uma extensão de seus interesses econômicos e diplomáticos. Essa guinada na política externa brasileira em direção à África aumenta “a importância na balança global de poder, a partir de uma estratégia de inserção, preenchendo as *aspirações de média potência* que tem o Brasil” (VIZENTINI, 2013, p. 202. Grifo nosso).

No posicionamento brasileiro, qualquer que ele seja, a Geografia importa. Ela não só condiciona as opções que se apresentam disponíveis aos Estados, como impõe limitações às decisões que tomam em suas políticas externas (DOUGHERTY; PFALTZGRAF JR, 1981). A projeção geográfica do Brasil sobre o Atlântico Sul, qual grande península representada pelo saliente nordestino, caracteriza-o como um Estado marítimo atlântico e, por conseguinte, com interesses nesse oceano. Ainda que a visão continental prevalecente no pensamento geopolítico brasileiro não veja, necessariamente, o mar como elemento primordial ao desenvolvimento da nação, devido, dentre outras razões, “à disposição de imenso espaço continental aberto à colonização” (PENHA, 2012, p. 117), o Atlântico Sul apresenta características que o tornam geratriz de uma região.

No entanto, as regiões não se estabelecem apenas pela Geografia. Elas resultam de projetos políticos, de arranjos coletivos, construídos pelos Estados e por outros atores, a partir de valores culturais compartilhados,

visando ao atendimento de seus interesses (ABDENUR, MARCONDES, 2014). Tais projetos podem ser reforçados, também, pela demografia e pela cultura. O Brasil, depois da Nigéria, é o país que conta com a maior população negra, além de um contingente populacional significativo que, pela mestiçagem com o elemento africano, gerou, no dizer de Darcy Ribeiro, uma “sociedade policrômica”. No plano cultural, dentre outros aspectos, os laços linguísticos com os países influenciados pela colonização portuguesa, reforçam a posição do Brasil. Há base objetiva, portanto, para se considerar o Brasil como “potência média e regional” o que o induz a um protagonismo efetivo e proativo no Atlântico Sul. Dentre as tarefas consequentes dessa atuação está sua contribuição para os bens comuns desse oceano, entre elas, a segurança marítima na região.

Resta avaliar se haveria no Atlântico Sul *atores externos*<sup>23</sup> (extrarregionais ou não) com interesses não necessariamente convergentes com os do Brasil, particularmente, no que diz respeito à segurança marítima. A hipótese de o país ser capaz de se projetar no cenário regional sul-atlântico, recomenda a reflexão sobre os óbices que estarão presentes no caso dessa possibilidade. “A despeito de sua retórica e tradição de política internacional pacífica e cooperativa, o país tende a encontrar situações de conflito em cada momento que procura desenvolver o seu potencial econômico, político e militar” (GUIMARÃES, 2002, p. 144). E, mesmo quando atua sob a égide de organismos internacionais, como a ONU, nem sempre a comunidade internacional percebe ou compreende, favoravelmente, seu protagonismo internacional. Confronte-se:

Parece ser de grande importância chamar a atenção para alguns dos países não alinhados e **suas crescentes ambições marítimas**: o Brasil assumiu a liderança da primeira operação de segurança marítima das Nações Unidas, a UNIFIL, no Mar Mediterrâneo (FELDT; ROELL; THIELLE, 2013, p. 13. Tradução e grifo nossos).

---

<sup>23</sup> A ressalva é relevante pois, independentemente, da existência, ou não, de atores externos cujos interesses não sejam necessariamente convergentes com os do Brasil, se os atores e fatores internos que parametrizam, irrefutavelmente, a política externa brasileira forem de tal sorte que sejam eles os primeiros a dificultar ou, até mesmo, impedir o Brasil de desenvolver o protagonismo que lhe caberia desempenhar no Atlântico Sul, então, nada mais restará ao Brasil que se alinhar (“bandwagoning”) com os atores externos, extrarregionais ou não, que vierem a defender seus interesses nesse oceano, pois não há vácuo de poder na arena internacional.

## OS ATORES EXTERNOS

Ao se examinar a costa ocidental da África, observa-se que o Brasil mantém, há muito, boas e cordiais relações com os países africanos atlânticos. O mesmo acontece em relação aos países da costa atlântica da América do Sul.

Desde 1980, tem se tornado evidente que uma zona de paz emergiu na América do Sul, a qual criou uma expectativa de que estados não lançariam mão da força para resolver suas disputas. Em vez disso, a lei internacional e a diplomacia tornaram-se o mecanismo padrão de resolução de conflitos (PION-BERLIN e TRINKUNAS, 2007, p. 79, tradução nossa).

Tal situação encontra respaldo na posição oficial e formal do Estado brasileiro segundo sua Política Nacional de Defesa (PND):

A América do Sul, distante dos principais focos mundiais de tensão e livres de armas nucleares, é considerada uma região relativamente pacífica. Além disso, processos de consolidação democrática e de integração regional tendem a aumentar a confiança mútua e a favorecer soluções negociadas de eventuais conflitos (PND, 2012, p. 4).

Sendo assim, em primeira análise, poder-se-ia supor que, no Atlântico Sul, não haveria atores com interesse em contrabalançar qualquer eventual protagonismo brasileiro visando à preservação de sua segurança marítima e da própria região. Essa percepção, como já visto, não encontra, entretanto, contrapartida do ponto de vista dos países africanos atlânticos. Eles demonstram noção da necessidade e importância do desenvolvimento de esforços cooperativos por parte dos atores regionais para a preservação da segurança marítima desse oceano, *independentemente de atores extrarregionais*. Análise mais atenta, a partir da perspectiva da costa sul-americana, precisaria identificar se há atores extrarregionais presentes no Atlântico Sul e, havendo, se seriam capazes de carrear para este oceano interesses e disputas alheias a este espaço marítimo.

Primeiramente, há a França a qual, em virtude de seu Departamento Ultramarino, a Guiana Francesa, não pode deixar de ser considerada como um ator presente no Atlântico Sul; até mesmo porque, seu centro espacial de Kourou tem, em termos geoestratégicos de forte matiz econômico, implicações nesse oceano.

Outro ator extrarregional presente no Atlântico Sul é o Reino Unido,<sup>24</sup> em face das ilhas que ocupa nesse oceano: Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Geórgia do Sul, Sandwich do Sul e Malvinas (Falklands para os britânicos). Releva apontar que a disputa do Reino Unido com a Argentina pela soberania das Ilhas Malvinas levou a uma guerra interestatal, relativamente há pouco tempo (1982) e continua como foco permanente de tensão no Atlântico Sul.

A presença dos EUA, também, não deve ser descartada, tanto pela recriação da IV Esquadra quanto por sua presença na Ilha de Ascensão, na qual, além de possuir base aérea de porte, tem instalada uma das cinco estações terrenas do seu sistema “Global Position System”.<sup>25</sup>

Ao se alongar a vista para a costa ocidental africana, não se pode deixar de notar a presença da China naquele continente. É interessante relevar que a China vem desenvolvendo, significativamente, seu poder naval, a fim de proteger seus interesses em qualquer lugar do mundo em que se manifestem (LAI, 2011).

Parece pretender assegurar no Atlântico Sul, a curto e a longo prazo, seu acesso aos recursos naturais de que necessita. Embora não pareça querer *exercitar posição predominante ou hegemônica* na região, sua atuação pode suscitar tensões ou conflitos na região, porquanto “o comércio dos dois continentes do Atlântico Sul com a China tem considerável semelhança com os padrões coloniais tradicionais” (HAMILTON, 2013, p. 57. Tradução nossa). Passando a fazer parte da “equação estratégica” da região, a presença chinesa

---

<sup>24</sup> Os autores consideram França e Reino Unido atores extrarregionais, não só porque as possessões que detêm no Atlântico Sul são resquícios dos respectivos impérios coloniais, mas, também, porque seus focos geopolíticos de interesse prioritário estão longe de suas águas.

<sup>25</sup> Guedes, por exemplo, aponta para a securitização do Atlântico Sul por parte dos Estados Unidos da América de forma bastante objetiva: “Fortes sinais de que esta securitização já está acontecendo podem ser vistos na criação, em 2008, de um comando norte americano voltado para a África, AFRICOM, e, nesse mesmo ano, pela recriação da IV Esquadra (GUEDES, 2012, p. 29. Tradução nossa).

Já Coutau-Bergarie assim se refere à recriação da IV Esquadra: “Seu renascimento destina-se a testemunhar o persistente interesse dos Estados Unidos pela América Latina, no momento em que ela parece querer emancipar-se cada vez mais da tutela yankee” (COUTAU-BERGARIE, 2010, p. 52. Tradução nossa).

pode gerar imprevistas tensões, mormente de ordem comercial, com outros países, inclusive o Brasil.

Desse modo, há, presentes, no “nosso mar” – área marítima de interesse estratégico brasileiro quatro atores extrarregionais, e respectivas Marinhas, com assento permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas, todos, potências nucleares, sendo que três deles integram a OTAN. Essa organização, por sua vez, pode ser considerada, também, como outro ator extrarregional presente no Atlântico Sul. As possessões sul atlânticas da França e do Reino Unido são consideradas pela OTAN “como posições que permitem que o Atlântico Sul possa ser mantido sob controle no caso de qualquer eventualidade relacionada com ameaças aos seus interesses na região” (SILVA, 2014, p. 203). A listagem de outras presenças pode ser ainda aumentada:

Não são os norte-americanos os únicos a correr ao Atlântico Austral. Também outros o fazem em catadupa, da China, à Rússia, à Alemanha, por exemplo: uma vigorosa competição internacional está a instalar-se, numa nova “scramble for the South” – criando, assim, o que talvez devamos encarar como uma nova abertura cosmopolita da bacia oceânica e dos seus arredores continentais; a qual seguramente os torna numa arena geopolítica que se vê cada vez mais apreendida como tal pelos mais variados actores (GUEDES, 2012, p. 23).

A simples presença desses atores extrarregionais no Atlântico Sul, a priori, não configura, necessariamente, o carreamento para este oceano de conflitos e disputas alheias a seu espaço marítimo. Todavia, há de se prever que, havendo necessidade de garantir a segurança marítima da região, e não ocorrendo desenvolvimento de uma cooperação regional integrada, eles poderão se dispor, de uma forma ou de outra, a impor uma estrutura de segurança marítima à revelia dos interesses individuais e/ou coletivos dos países da região. Cabe inventariar, portanto, o potencial de ameaças à segurança marítima no Atlântico Sul capazes de motivar a tomada de posições proativas desses atores extrarregionais.

Geoffrey Till identifica as seguintes ameaças ao sistema marítimo contemporâneo: *a) conflitos decorrentes de disputa pela utilização dos recursos do mar; b) criminalidade marítima; c) exaustão dos recursos do mar; d) envolvimento inadvertido ou deliberado em disputas de outros atores;*

e) ação deliberada por parte de estados hostis (TILL, 2004, p. 356. Tradução e grifo nossos).

As três primeiras ameaças concernem à segurança marítima. O próprio Till as classifica como de baixa intensidade – “soft security” (TILL, 2009, p. 287). São, por conseguinte, consideradas ameaças menos ponderáveis tendo em vista a magnitude dos contenciosos que, normalmente, são capazes de gerar.

Já as duas últimas, mais clássicas, no sentido de sua longa existência na história marítima dos povos, são classificadas por Till como de alta intensidade – “hard security” (TILL, 2009, p. 287).<sup>26</sup> Em relação à magnitude do conflito que, normalmente, geram, são consideradas ameaças de mais alto interesse político-estratégico e, em geral, envolvem atores estatais. Elas não deixam de estar presentes, todavia, na região do Atlântico Sul, seja de forma manifesta, seja de forma latente.<sup>27</sup> De maneira manifesta, por exemplo, na questão das Ilhas Malvinas (na acepção de Till, *envolvimento inadvertido ou deliberado em disputas de outros atores*). De forma latente, em decorrência da crescente importância do Atlântico Sul para o mercado de energia mundial, o que pode trazer para este oceano pretensões extrarregionais (na acepção de Till, *ação deliberada por parte de estados hostis*). Essas ameaças, entretanto, são aqui apenas indicadas, não se constituindo no foco desta seção do artigo. Cabe, portanto, discorrer, com breve detalhamento, as três primeiras ameaças de baixa intensidade (“soft security”) listadas por Till, todas concernentes à segurança marítima: a) *conflitos decorrentes de disputa pela utilização dos recursos do mar*; b) *criminalidade marítima*; e, c) *exaustão dos recursos do mar*.

A exploração dos recursos do mar, o controle dos estoques, bem como suas consequências ambientais podem ser catalogadas, na classificação de Till, como ameaças potenciais à região. Das sete áreas de pesca marítima do Atlântico Sul, quatro são consideradas as mais degradadas do mundo, com 50%, ou mais, de seus estoques sobre explorados, enquanto nas outras três, tal porcentagem chega a 30%. Por outro lado, a poluição ambiental marinha tem agravado essa situação.

---

<sup>26</sup> Geoffrey Till na edição digital (2009) de sua obra: “Seapower: a Guide for The Twenty-First Century”, trata, em diferentes capítulos, das ameaças ao sistema marítimo contemporâneo, apresentadas na primeira edição (2004) e as classifica como “hard security” e “soft security”.

<sup>27</sup> As expressões “manifesta” e “latente” são aqui empregadas para diferenciar os níveis de probabilidade de ocorrência dos conflitos: *forma manifesta*, significando que o conflito existe de *forma objetiva*; *forma latente*, significando que o conflito se situa no nível de possibilidade *potencial*, considerando o ocorrido em outras áreas com condições semelhantes.

Uma área crescente de baixa oxigenação em frente à costa da África ocidental tem atingido áreas pesqueiras do atum, peixe espada e outras espécies, obrigando-as a migrar para as áreas sobre exploradas, o que agrava a situação dos estoques (HAMILTON, 2013).

No caso do Brasil, há de se lembrar que o país, em 1963, envolveu-se em conhecido contencioso com a França, gerando conflito que ficou conhecido como a Guerra da Lagosta<sup>28</sup>. O enfretamento vinha se desenvolvendo desde o ano anterior, de proporções não desprezíveis,<sup>29</sup> decorrente da pesca ilegal do crustáceo por pescadores franceses no litoral nordeste brasileiro. Praticavam os franceses, também, a pesca predatória,<sup>30</sup> o que indicava, já naquela altura, questões relativas à manutenção de estoques.

Quanto à segunda ameaça prevista por Till – *criminalidade marítima* – ela encontra-se, também, presente no Atlântico Sul, e de forma manifesta. Encontram-se ações de pirataria levadas a efeito, em sua maioria, no Golfo da Guiné, além de demais atividades ilícitas no mar. Tendo em vista o incremento das conexões internacionais, alguns cidadãos chineses têm desenvolvido atividades ilegais no Atlântico Sul, particularmente, ligadas ao narcotráfico, contrabando de pessoas e lavagem de dinheiro, (ABDENUR, SOUZA NETO, 2013). Hamilton, discorrendo sobre a situação na região, chama a atenção para a “combinação letal de estados frágeis, lucrativas rotas de narcotráfico, assim como dilatadas e porosas fronteiras marítimas e terrestres”. Para ele, tal combinação “une os países do Atlântico em um círculo vicioso de violência, instabilidade e todas as formas de delinquência organizada (HAMILTON, 2013, p. 63). Na verdade, esse nexo de delinquência, drogas, armas e, inclusive, terrorismo, tornou-se um desafio panatlântico.

---

<sup>28</sup> A Guerra da Lagosta, infelizmente, é, normalmente, tratada de forma jocosa pela mídia e, de maneira geral, pela população brasileira. Muito diferente da forma como é tratado outro conflito semelhante entre Estados no caso, entre o Reino Unido e a Irlanda sobre a pesca do bacalhau, que ficou conhecido como “Cod Wars” as Guerras do Bacalhau (no plural, pois houve três diferentes incidentes).

<sup>29</sup> A França, em apoio a seus pesqueiros deslocou para a costa ocidental africana uma força-tarefa capitaneada pelo porta-aviões Clemanceau e destacou dessa força um contratorpedeiro, o “Tartu”, que rumou para as águas brasileiras. A Marinha e a Força Aérea brasileiras foram mobilizadas para reagir à ação coercitiva da Marinha francesa. O auge da tensão deu-se em 28 de fevereiro de 1963, quando o contratorpedeiro brasileiro “CT Paraná” se encontrou com o “Tartu”, que protegia os pesqueiros franceses, a cerca de 100 milhas náuticas de Recife. A firme reação brasileira levou os franceses a desistir, alguns dias mais tarde, de sua ação coercitiva (BRAGA, 2004).

<sup>30</sup> Os franceses usavam a pesca de arrasto que não era empregada pelos pescadores brasileiros uma vez que degradava, sobremaneira, os estoques.

Seu enfrentamento adequado não terá como melhor via senão esforços e ações transnacionais, desenvolvidas de forma coordenada pelos Estados envolvidos no combate às práticas criminosas, havendo destaque para o papel do poder naval de cada um deles.

A terceira ameaça referida por Till – *exaustão dos recursos do mar* é de caráter projetivo, mas não menos significativa do ponto de vista do planejamento estratégico. Ela está presente em todos os oceanos porque todos, ao longo da linha do tempo, encontrarão limites para sua exploração. A escassez dos recursos marítimos – de alguns mais e de maneira mais acelerada, outros menos e em ritmo mais lento – será uma realidade a longo prazo. Não se pode prever, ao certo, quais os que se esgotarão primeiro, embora já se possa contar com projeções mais fidedignas. Porém, com o aumento previsto da população mundial, embora em proporção menor do que ocorreu no século XX, devido à queda das taxas de crescimento demográfico em escala global, e o conseqüente incremento da necessidade de se contar com a ampla gama de recursos provenientes da exploração dos recursos marítimos, mais cedo ou mais tarde a exaustão desses recursos será dotada de alto teor conflitivo, colocando sob ameaça a segurança marítima em todo mundo.

Embora todas essas ameaças sejam, na classificação de Till, de baixa intensidade, não devem ser, de modo algum, desconsideradas. Se não forem enfrentadas pelos planejamentos estratégicos dos países do Atlântico Sul, atores extrarregionais poderão sentir-se obrigados a fazê-lo, se é que já não levam em conta, mesmo no presente, tais ameaças.<sup>31</sup> Royer, por exemplo, registra o interesse dos Estados Unidos pela região, tendo em vista que “os Estados ribeirinhos não oferecem as melhores garantias de estabilidade” (ROYER, 2012, p. 131).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Atlântico Sul vem reemergindo, estrategicamente, no cenário mundial, o que tem atraído a atenção dos atores globais para suas circunstâncias. Embora não rivalize, ainda, com outras áreas, a importância geopolítica do Brasil não é ignorada pelos atores internacionais de relevo,

---

<sup>31</sup> A US Navy denomina esse tipo de ação de “operações de estabilização” - aquelas que se “destinam a prevenir ou conter distúrbios locais antes que impactem o sistema global” (TILL, 2009, p. 338. Tradução nossa). Já Richard Cohen denomina tais ações de “promoção de estabilidade” (COHEN, 2001, p. 2. Tradução nossa).

até mesmo porque, alguns desses atores, atualmente, situam-se em suas margens. Potência média e regional, que detém, e de longe, o maior litoral no Atlântico Sul, sua inserção nesse oceano é um dado objetivo do cenário político-estratégico da região, seja qual for o ponto de vista que se adote. Saber se tal dado é levado na devida consideração na formulação das políticas externa e de defesa do Brasil é uma questão que demandaria pesquisa empírica. Porém, seja lá como for, a importância do Brasil na região se constitui em um dado de realidade que não pode ser descartado.

Nesse panorama, o conceito de “segurança marítima”, nos termos aqui propostos, “proteção contra atos criminosos no mar intencionalmente perpetrados”, é item essencial à agenda geoestratégica da região. A segurança marítima tornou-se tema recorrente dos Estudos Marítimos que têm os oceanos como objeto de análise. Recorrente e, importante frisar, também, abrangente, porquanto concerne, de modo geral, a todos os oceanos e mares globais, dos quais o Atlântico Sul, mar de interesse estratégico do Brasil, não constitui exceção.

As ameaças à segurança marítima, presentes de forma manifesta no Atlântico Sul, são, por enquanto; consideradas de baixa intensidade. Não há razões, entretanto, para se supor que continuarão assim, quando se pode prever o aumento da riqueza que será através dele movimentada e, desse modo, o incremento dos interesses em jogo. Há de se guardar a hipótese de que, caso esses interesses não sejam convenientemente considerados pelos atores regionais, haverá atuação unilateral de atores extrarregionais (e os há, como se mostrou neste trabalho, nesse oceano).

A presença já sistemática dos poderes navais de atores extrarregionais, que trazem consigo suas próprias doutrinas e meios, pode aumentar a validade futura da hipótese, carregando para o Atlântico Sul interesses, conflitos e tensões que, presentemente, lhe são alheios.

A pertinência da hipótese em tela é densa de consequências estratégicas, quando se tem sob inspeção o caso brasileiro, no que diz respeito à construção de uma moldura de segurança marítima com características regionais. Tal construção, assentada em instrumentos de construção de confiança (“confidence-building measures”), diz respeito, por exemplo, à cooperação naval, operações conjuntas, troca de informações sobre procedimentos doutrinários, sistemas operacionais e de comando e controle. A possibilidade de potências médias exercerem influência em certas áreas em que detém especial capacidade, atuando como facilitador, catalisador ou mediador, gera uma diplomacia proativa que tem sido denominada diplomacia de nicho (“niche diplomacy”) ou ativismo de potência média

(“middle power tivismo”) (GILLEY; O’NEIL, 2014). Ademais, a existência de valores compartilhados e interesses comuns provê forte razão para a ação conjunta de Estados em busca da preservação de seus interesses.

Nesse ínterim, enquanto a confiança não é inteiramente assegurada, iniciativas de segurança cooperativa possibilitarão aos governos cooperarem em seus próprios interesses e até mesmo no interesse comum de todos os países envolvidos (KNUDSEN, 2007, p. 5. Tradução nossa).

Há quem já advogue, entretanto, em nome de um “realismo radical”, a impossibilidade dos atores na região desenvolverem, a seu cargo, uma arquitetura própria de segurança marítima do Atlântico Sul. O conhecido professor português Armando Guedes, por exemplo, em trabalho recente, afirma:

O que não devemos é esperar muito daí – e decerto nunca uma real capacidade para desafiar com eficácia a hegemonia regional das Grandes Potências que entreveem, no Atlântico Sul, ameaças e incitações que se sentem impelidos a conter. O realismo tem de imperar. Em nome do nosso passado comum devemos-lo ao futuro: quer o queiramos quer não, irão ser os norte-americanos, que já lá estão e em força, que vão orquestrar o processo – e vai ser porventura como uma extensão mais ou menos informal da NATO, ou num formato ao desta aparentado, que essa arquitetura será construída” (GUEDES, 2011, p. 17).

Em relação à posição conservadora do acadêmico lusitano, que é também professor do Instituto de Estudos Superiores Militares, em Lisboa, há de se opor contra-argumentos em nome de um “realismo de fatos”.

O Brasil, em decorrência de sua projeção atlântica, e por não ter passivos coloniais ou divergências históricas com os países africanos atlânticos, apresenta condições ideais para, senão liderar, contribuir, sobremaneira, para a construção de um ambiente cooperativo. Ainda que não se visualize o estabelecimento, em curto prazo, de alianças ou coalizações militares coletivas no Atlântico Sul, iniciativas de cooperação naval bilaterais são essenciais para o desenvolvimento de um ambiente cooperativo que enseje esforços coordenados com vistas ao atendimento de interesses

comuns, no caso, a segurança marítima. Embora, arquiteturas de segurança regionais sejam, frequentemente, apregoadas como a panaceia para garantir a segurança marítima, a utilidade de arranjos bilaterais para esse mesmo fim não deve ser desprezada.

Há de se reconhecer, por outro lado, que o Itamaraty tem tido empenho em desenvolver acordos de cooperação técnica com os países sul-americanos e africanos.<sup>32</sup> Não seria, contudo, descabido, considerar acordos de cooperação naval, também, como de cooperação técnica. Mais ainda: podem ser classificados na categoria da cooperação horizontal, tão cara à casa de Rio Branco, pois referem-se à parcerias entre atores estatais com vistas à construção e ao desenvolvimento de capacidades imprescindíveis à solução de problemas comuns, sem condicionalidades políticas, ou de qualquer outra ordem e, muito menos, sem qualquer viés de verticalidade ou ascendência. “Inerente ao termo parceria encontram-se as noções de reciprocidade e igualdade, assim como a prática do diálogo e da consulta interativa” (PUENTE, 2012, p. 71).

Desse modo, já há no Ministério de Relações Exteriores do Brasil, e também no Ministério da Defesa, a cultura e as práticas para o desenvolvimento de esforços e iniciativas de cooperação com os países sul atlânticos, requeridos pela segurança marítima do Atlântico Sul. No entanto, verifica-se, ainda, dificuldades de coordenação e união de esforços entre essas duas burocracias, o que pode dificultar ou, até mesmo, inviabilizar esse esforço. “A criação do Ministério da Defesa traz esse outro desafio para o Itamaraty – o de contribuir ativamente para a formação de uma visão brasileira das relações internacionais de defesa que incorpore e entenda a tradicional visão do Itamaraty (PINTO, 2015, p. 212).

Essa carência de entrosamento vem sendo, em alguns casos, suprida por iniciativas das Marinhas de países amigos na região. Mas, para que possam ganhar consistência e “força de execução”, resultantes de deliberada ação política do Estado brasileiro, requerem planejamento sintonizado dos dois ministérios, tendo em conta a importância da cooperação técnica horizontal como vetor estratégico e instrumento útil para a política externa brasileira a fim de assegurar a presença positiva e crescente do Brasil em regiões de interesse considerado primordial (PUENTE, 2010), como seria o caso do Atlântico Sul.

Caso prevaleça a hipótese da omissão ou incapacidade de os atores regionais atuarem, conjuntamente, para neutralizar as ameaças à segurança

---

<sup>32</sup> “Destaca-se que 52% de todas as ações de cooperação técnica brasileira ocorrem na África” (VIZENTINI, 2013, p. 201).

marítima do Atlântico Sul, deverá ocorrer a presença, cada vez mais frequente, de poderes navais extrarregionais que demandarão suas águas a fim de assegurar os bens comuns ameaçados e, obviamente, seus próprios interesses. Nesse caso, a tese do professor Armando Guedes ganharia, cada vez mais, lastro na realidade do Atlântico Sul.

Não se pode prever como será o futuro da posição brasileira nos mares atlânticos. Ela dependerá de variada combinação de complexas circunstâncias. Em última análise, elas derivarão do jogo de interesses externos e internos que ditarão os rumos de nossas políticas externa e de defesa. É lamentável supor, do ponto de vista nacional brasileiro, a prevalência de uma arquitetura de segurança que, no Atlântico Sul, seja imposta e extrarregional.

## BRAZIL'S ROLE IN THE SOUTH ATLANTIC MARITIME SECURITY

### ABSTRACT

Nowadays maritime security has become a subject of recurrent and global interest of the Maritime Studies that have oceans and seas as its object of analysis. Among them is South Atlantic, an ocean of specific strategical interest of Brazil. The threats to maritime security that already happens in South Atlantic has become a subject to be taken in account by its coastal states – which relevance depends on the interests and purposes of these states. Bearing in mind Brazil huge atlantic coast, its political and strategical international projection and the dimension of its economy, it is not suitable talk about maritime security in South Atlantic without considering the role of Brazil. The main objective of this article is just to analyse this role. Beeing relevant should it contributes to the development of coordinate action of regional actors, or a mere submission to the interest and actions of extra regional actors that certainly will build a maritime security arquitetura in South Atlantic.

**Keywords** - Strategical interest of Brazil; Maritime security; South Atlantic; Role of Brazil.

## REFERÊNCIAS

ABDENUR, Adriana Erthal; SOUZA NETO, Danilo Marcondes. Region-building by rising powers: the South Atlantic and Indian Ocean rims compared. *Journal of the Indian Ocean Region*. Routledge, v. 10, n. 1, p. 1-17, Jan. 2014.

ABDENUR, Adriana Erthal; SOUZA NETO, Danilo Marcondes. La creciente influencia de China em el Atlántico Sur. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, Barcelona, n. 102-103, p. 169-197, set. 2013.

ALSINA JR, João Paulo. *Política Externa e Poder Militar no Brasil: universos paralelos*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2009.

ALSINA JR. O Poder militar como instrumento da política externa brasileira contemporânea. *Revista Brasileira de Política Internacional*, Brasília, v. 52, n. 2, p 173-191, 2009.

AMORIM, Celso. *A CPLP e a Segurança Marítima: Palavras do Ministro da Defesa, Celso Amorim, na abertura do III Simpósio das Marinhas da Comunidade de Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <[www.defesa.gov.br/arquivos/2012/Pronunciamentos/Ministro\\_defesa/discurso\\_cplp\\_seguranca\\_maritima\\_2012.pdf](http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/Pronunciamentos/Ministro_defesa/discurso_cplp_seguranca_maritima_2012.pdf)> Acesso em: 15 jan. 2013.

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

BEIRÃO, André Panno. “Segurança no mar”: que segurança? In: BEIRÃO, Andre Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves (Orgs.). *Reflexões Sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. p. 127-166.

BRAGA, Claudio da Costa. *A Guerra da Lagosta*. Rio de Janeiro: SDM, 2004.

BRANDS, Hal. *Dilemmas of Brazilian Grand Strategy*. Carlisle: Strategic Studies Institute, 2010.

COHEN, Richard. *Cooperative Security: From Individual Security to Internatinal Stability*. In: COHEN, Richard; MIHALKA, Michael. *Cooperative Security: New Horizons for International Order*. Garmisch-Partenkirchen: The George C. Marshall European Center for Security Studies, 2001, p. 1-27.

CORDEIRO, Agostinho Souza. *Dimensão Correcta da Marinha de Guiné Bissau Face ao Exercício da Autoridade de Estado do Mar*. In: SIMPÓSIO DAS MARINHAS DOS PAÍSES DA CPLP, 2, 2010, Luanda. Adendo F, Apêndice III, Anexo ao Ofício no 04-120-2010 do Chefe de Gabinete do Comandante da Marinha do Brasil.

COUTAU-BERGARIE, Hervé. *Le Meilleur des Ambassadeurs: théorie et Pratique de La Diplomatie Navale*. Paris: Economica, 2010.

DOUGHERTY, James E.; PFALTZGRAFF JR, Robert L. *Contending Theories of International Relations: a Comprehensive Survey*. 2. ed. New York: Harper & Row, Publishers, 1981.

FELDT, Lutz; ROELL, Peter; THIELE, Ralph D. *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*. The Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultant, n. 222, 2013, p. 1-25.

FARLEY, Robert. *The Future of U.S. Naval Power*. *World Politics Review*. Tampa, p. 1-4, 14 Sept. 2010, p. 1-4.

FIGUEIREDO, Eurico Lima. *Os Estudos Estratégicos como Área de Conhecimento*. Tese apresentada para concurso público na categoria funcional de professor da carreira do magistério superior na classe de titular da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2009.

GILLEY, Bruce; O'NEIL, Andrew. *China's Rise through the Prism of Middle Powers*. In: GILLEY, Bruce; O'NEIL, Andrew (Eds.). *Middle Powers and the Rise of China*. Washington, DC: Georgetown University Press, 2014. Livro digital.

GONÇALVES, Williams. Sintética Avaliação da História das Relações Brasil-África até os Anos 2000. In: MONTEIRO, Alvaro Dias; WINARD, Érica, C.A.;

GOLDONI, Luiz Rogério Franco (Orgs.). *Pensamento Brasileiro em Defesa*: VI ENABED. Aracaju: Editora UFS, 2013. p. 179-193.

GRATIUS, Susanne. *Brazil in the Americas: A Regional Peace Broker*. Madrid: Fundacion para las Relaciones Internacionales y el Diálogo Exterior (FRIDE), 2007.

GUEDES, Armando Marques. Geopolitical Shifts in the Wider Atlantic: Past, Present, and Future. In: *The Fractured Ocean*. Current Challenges to Maritime Policy in the Wider Atlantic. Wider Atlantic Series. Brussels: The German Marshall Fund of the United States, 2012. p. 11-56.

GUEDES, Armando Marques. *A Ausência de uma Arquitetura de Segurança no Atlântico Sul e Abertura de Novas Frentes de Desordem na Ordem Internacional*. SOAMAR Portugal. 2011. Disponível em: <<http://soamarportugal.org/artigos/a-ausencia-de-uma-arquitetura-de-seguranca-no-atlantico-sul-e-a-abertura-de-novas-frentes-de-desordem-na-ordem-internacional/>> Acesso em: 24 jan. 2016.

GUEDES, Armando Marques. Da desregulação ao recentramento no Atlântico Sul, e a construção da 'Lusofonia'. *Janus.net*. Lisboa. Universidade Autónoma de Lisboa, v. 3, n. 1, Primavera 2012, p. 1-37.

GUIMARÃES, Samuel Pinheiro. *Quinhentos Anos de Periferia*. 4. ed. Porto Alegre/Rio de Janeiro: UFRGS/Contraponto, 2002.

HAMILTON, Daniel S. Hacia una agenda de gobernanza para el Hemisferio Atlántico emergente. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*. CIDOB, n. 102-103, set. 2013, p. 51-71.

HILL, J. R. *Maritime Strategy for Medium Powers*. Maryland: Naval Institute Press, 1986.

KNUDSEN, Olav F. An Overall Perspective on Regional Power Strategies. In: *Security Strategies, Power Disparity and Identity*. The Baltic Sea Region. Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2007. p. 1-8.

LAI, David. *The Chinese Carrier: The Good, The Bad, The Ugly*. 27 de outubro de 2011. Disponível em: <<http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/index.cfm/articles/chinas-aircraft-carrier/20011/10/27>>. Acesso em: 31 out. 2011.

LESSER, Ian. *Southern Atlanticism*. Geopolitics and Strategy For The Other Half Of The Atlantic Rim. Brussels: The German Marshall Fund of the United States, 2010.

MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. London: Sampson Low, Marston & Co., 1890.

MANICON, James; REEVES, Jeffrey. Locating Middle Powers in International Relations Theory and Power Transition. In: GILLEY, Bruce; O'NEIL, Andrew (Eds.). *Middle Powers and the Rise of China*. Washington, DC: Georgetown University Press, 2014. Livro digital.

NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de. Introdução. In: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de. (Orgs.). *O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*. Brasília: Ipea, 2014. p. 11-15.

NERI, Marcelo Côrtes. Apresentação. In: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (Orgs.). *O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*. Brasília: Ipea, 2014. p. 9-10.

OSINOWO, Adeniyi Adejimi. Combating Piracy in the Gulf of Guinea. *Africa Security Brief*. Washington DC. Africa Center For Strategic Studies, n. 30, p. 1-8, Fev. 2015.

PENHA, Eli Alves. 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, p. 113-134, jun. 2012.

PINTO, Paulo Cordeiro de Andrade. *Diplomacia e Política de Defesa: o Brasil no debate sobre a segurança hemisférica na década pós-Guerra Fria (1990-2000)*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2015.

PUENTE, Carlos Alfonso Iglesias. *A Cooperação Técnica Horizontal Brasileira como Instrumento da Política Externa: a evolução da cooperação técnica com países em desenvolvimento – CTPD – no período 1995-2005*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2010.

RAYMOND, Catherine Zara. Countering piracy and armed robbery in Asia: a study of two areas. In: DUTTON, Peter; ROSS, Robert S.; TUNSIJO, Oystein (Eds). *Twenty-First Century Seapower. Cooperation and conflict at sea*. New York: Routledge, 2012. p. 213-236.

ROYER, Pierre. *Géopolitique des Mers et des Océans: Qui tient la mer tient le mond*. Paris: Presses Universitaires de France, 2012.

RUBEL, Robert C. Defense of the system: changing the geometry of great power competition. In: DUTTON, Peter; ROSS, Robert S.; TUNSIJO, Oystein (Eds). *Twenty-First Century Seapower: cooperation and conflict at sea*. New York: Routledge, 2012. p. 157-176.

SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2003.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. O Atlântico Sul na Perspectiva da Segurança e da Defesa. In: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de. (Orgs.). *O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*. Brasília: Ipea, 2014. p. 199-214.

SMITH-WINDSOR, Brooke A. *NATO's Maritime Strategy and the Libya Crisis as Seen from the Sea*. Research Paper. Rome. NATO Defense College, n. 90, Mar. 2013.

SOARES, Álvaro Teixeira. A Marinha e a Política Externa do Segundo Reinado. *Navigator*: subsídios para a história marítima do Brasil, Rio de Janeiro, n. 14 / 16, jun. 1978 / dez. 1980.

STEINBERG, Philip E. *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

THE BRENTHURST FOUNDATION. *Maritime Development in Africa*. Discussion Paper 2010/03. The Brenthurst Foundation E Oppenheimer & Son Ltd. Johannesburg. 2010.

TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. London: Frank Class, 2004.

TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. New York: Routledge, 2009. Livro digital.

TILL, Geoffrey. NATO: war fighting, naval diplomacy and multilateral cooperation at sea. In: DUTTON, Peter; ROSS, Robert S.; TUNSJO, Oystein (Eds). *Twenty-First Century Seapower*. Cooperation and conflict at sea. New York: Routledge, 2012. p. 177-196.

TRINKUNAS, Harold. Brazil's Global Ambitions. *American Quarterly*. Americas Society and Council of the Americas. New York, Winter 2015.

UKONGA, Florentina Adenike. *Keynote Address at Maritime Security in the Gulf of Guinea Conference*. Chatham House. December 6, 2012. Maritime Security in the Gulf of Guinea Report. The Royal Institute of International Affairs. Chatham House. London, Mar. 2013.

VIZENTINI, Paulo Fagundes. A Geopolítica Brasil-África: A Dimensão do Atlântico Sul. In: MONTEIRO, Alvaro Dias; WINARD, Érica, C.A.; GOLDONI, Luiz Rogério Franco (Org.). *Pensamento Brasileiro em Defesa*: VI ENABED. Aracaju: Editora UFS, 2013. p. 195-224.

VOGEL, Augustus. Navies versus Coast Guards: Defining the Roles of African Maritime Security Forces. *Africa Security Brief*. Washington DC.: Africa Center For Strategic Studies, n. 2, p. 1-6, Dez. 2009.

WAMBUA, Paul Musili. Enhancing regional maritime cooperation in Africa: The planned end state. *African Security Review*, Pretoria, v. 18, n. 3, p. 45-59, 2009.

WIEMER, Fernando Eduardo Studart. *A concepção político-estratégica e a atuação internacional da Marinha do Brasil: aula inaugural dos Cursos de Alto Estudos Militares*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2013.

Recebido em: 13/10/2015

Aceito em: 09/02/2016