

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG PEDRO LIMA SILVA FILHO

BRASIL E ÁFRICA DO SUL:

cooperação para a segurança marítima no Atlântico Sul

Rio de Janeiro
2018

CMG PEDRO LIMA SILVA FILHO

BRASIL E ÁFRICA DO SUL:
cooperação para a segurança marítima no Atlântico Sul

Tese apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (Ref) Claudio Rogerio de Andrade Flôr.

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2018

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais Pedro e Graça pelo dom da Vida e por guiar-me nos primeiros passos da vida rumo aos estudos. À minha esposa Rosana e a minha filha Júlia, pelo amor incondicional, carinho e, especialmente, pela compreensão nos momentos em que estive afastado para a realização deste trabalho.

Ao meu Orientador, o CMG (RM1) Claudio Rogerio de Andrade Flôr, pela disponibilidade, atenção, sempre com contribuições e intervenções seguras, que possibilitaram a elaboração desta tese.

Aos meus colegas da Turma C-PEM 2018, pelo convívio fraterno e profissional, e pela oportunidade de estabelecer novos laços de companheirismo e reforçar antigas amizades.

À Escola de Guerra Naval pelos ensinamentos transmitidos no Curso de Política e Estratégia Marítimas de 2018, que contribuíram para o meu aprimoramento profissional.

Aos meus antigos Comandantes pelos ensinamentos transmitidos, os quais permitiram concluir o presente trabalho.

RESUMO

Entre a América do Sul e a África existe o Atlântico Sul, parcela de um Oceano que serve como uma ponte para unir duas regiões que foram afastadas há muito tempo, no período jurássico, quando o continente Gondwana se desintegrou em várias partes. Assim, por milhares de anos houve uma barreira para a integração de duas vastas terras. Contudo, no século XV com a chegada dos navegadores portugueses, a América do Sul e a África começaram um lento processo de aproximação que se intensificou no século XXI, momento em que a segurança marítima surgiu como desafio para a integração, em seus dois aspectos: a *safety*, que trata da salvaguarda da vida humana no mar e a *security*, a qual possui o foco nas ações adversas, como roubo e pirataria. Tendo como base o cenário apresentado, estes aspectos foram o tema principal para a pesquisa, metodológica, bibliográfica e documental, com o propósito de identificar oportunidades de cooperação para a segurança marítima no Atlântico Sul. Dessa forma, buscou-se limitar a abordagem ao Brasil e à África do Sul, por serem as principais economias litorâneas. Logo, identificou-se os interesses de ambos os Estados no Atlântico Sul e, nesse sentido, foram apresentadas as capacidades de cada Marinha e as principais operações navais realizadas, dentre as quais devem ser destacadas a ATLASUR e a IBSAMAR, as quais contam com as Marinhas do Brasil e da África do Sul. Também foi identificado que a relação entre as duas nações cresceu muito a partir dos anos 1990, com o estreitamento das relações nos Fóruns internacionais como BRICS, BASIC, IBAS, ASA e ZOPACAS. Por fim, após feita a pesquisa, conclui-se que a partir do último Fórum mencionado, foi possível vislumbrar que toda a aproximação entre Brasil e África do Sul poderia ser canalizada para o fortalecimento da segurança marítima do Atlântico Sul, com a criação de uma estrutura perene para o Órgão representada pelo estabelecimento de uma sede e a criação da figura de um Secretário-Geral, a qual daria maior representatividade e simbolismo à ZOPACAS, podendo ainda ser implementada uma forma de controle do tráfego marítimo similar ao CAMAS, com o compartilhamento das informações entre os Estados membros do grupo. Por fim, observou-se que Brasil e África do Sul, líderes regionais e parceiros em diversos Fóruns internacionais, possuem grande afinidade e possibilidade para cooperarem em busca de uma maior segurança marítima no Atlântico Sul.

Palavras-chave: Segurança Marítima. Atlântico Sul. Brasil. África do Sul. Marinha. Cooperação.

ABSTRACT

Between South America and Africa, there is the South Atlantic, an ocean portion which serves as a bridge to unite two regions moved away a long time ago during the Jurassic period when the Gondwana continent disintegrated into many parts. This way, for thousands of years there was a barrier to making the integration of these vast lands difficult. But, in the 15th century with the arrival of the Portuguese navigators, South America and Africa began a slow approach process that was intensified in the 21st century. At this same moment, a challenge arose for this maritime integration in two ways: as *safety*, which deals with the safeguarding of human life at sea and as *security*, which has the focus on adverse actions such as theft and piracy. Bearing this scenario in mind, these aspects constituted the main interest of this research – that is characterized as bibliographic and documental. This way, the purpose of this research was to identify cooperation opportunities to the South Atlantic maritime security. Thus, the approach was limited to Brazil and South Africa since these countries are the leading adjoining economies. Therefore, both States interests were identified and, this way, we outlined each Navy's capacities and the main naval operations carried out, among which ATLASUR and IBSAMAR can be highlighted since both count on Brazil and South Africa's Navies. Also, it was identified that the relationship between these two nations grew much from the 90s on with the narrowing of relations in international forums such as BRICS, BASIC, IBSA, ASA, and ZPCAS. Finally, after carrying out this research we envisioned that the approximation between Brazil and South Africa can be channeled to strengthen maritime security in the South Atlantic through the creation of a perennial structure for the organ, represented by the establishment of a Headquarters for the organization and through the creation of a General Secretary figure, which would give greater representation and symbolism to ZPCAS. It can also be implemented as a form of control of maritime traffic the same as CAMAS through information sharing between the group member-States. Finally, we also observed that as regional leaders and partners in several international forums, Brazil and South Africa have great affinity and a great possibility to cooperate in the search of a greater maritime security in the South Atlantic.

Key words: Maritime Security, South Atlantic, Brazil, South Africa, Navy and Cooperation.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Navies and Foreign Policy (1977)	16
Figura 2 – Doutrina Marítima da Real Marinha Australiana.....	16
Figura 3 – Entorno estratégico brasileiro.....	20
Figura 4 – Projetos do PROAREA.....	24
Figura 5 – Tráfego de navios mercantes na costa do Brasil.....	25
Figura 6 – Comércio Brasil–África produtos de defesa.....	28
Figura 7 – Área de responsabilidade SAR brasileira.....	33
Figura 8 – Resultado do LEPLAC.....	36
Figura 9 – Relatos de ataques de pirata em 2014.....	63
Figura 10 – A presença europeia no Atlântico Sul.....	70

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRICOM –	Comando Africano dos Estados Unidos (tradução nossa)
AGNU –	Assembleia Geral das Nações Unidas
AJB –	Águas Jurisdicionais Brasileira
AMAS —	Área Marítima do Atlântico Sul
ASA –	Cúpula América do Sul–África
BASIC –	Grupo formado por Brasil, África do Sul, Índia e China
BRICS –	Grupo formado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul
CAMAS –	Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul
CIRM –	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CLPC –	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNTM –	Controle Naval do Tráfego Marítimo
CNUDM –	Convenção das Nações Unidas sobre o direito do Mar
COMCONTRAM –	Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo
ComOpNav –	Comando de Operações Navais
CPLP –	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
END –	Estratégia Nacional de Defesa
EUA –	Estados Unidos da América
FOCAC –	Fórum sobre Cooperação África–China (tradução nossa)
G7++FOGG –	Fórum G7 mais os amigos do Golfo da Guiné
G20 –	Grupo formado pelas 20 maiores economias mundiais
GM –	Guerra Mundial
IBAS –	Fórum de Diálogo Índia–Brasil–África do Sul
IMO –	Organização Internacional Marítima (tradução nossa)
IN –	Inspeção Naval
ISBA –	Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos
LBDN –	Livro Branco da Defesa Nacional
LEPLAC –	Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
MB –	Marinha do Brasil
MD –	Ministério da Defesa
MERCOSUL –	Mercado Comum do Sul

NORMAM –	Normas da Autoridade Marítima
OM –	Organização Militar
ONG –	Organização Não Governamental
ONU –	Organização da Nações Unidas
OpAnf –	Operação Anfíbia
OTAN –	Organização do Tratado do Atlântico Norte
OTAS –	Organização do Tratado do Atlântico Sul
PATNAV –	Patrulha Naval
PC –	Plataforma Continental
PCJ –	Plataforma Continental Jurídica
PND –	Política Nacional de Defesa
PNRM –	Política Nacional para os Recursos do Mar
POA –	Parceria das Américas (tradução nossa)
PROANTAR –	Programa Antártico Brasileiro
PROAREA –	Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial
Procordilheira –	Projeto pesquisa mineral da cordilheira mesoatlântica
PROMAR –	Programa de Mentalidade Marítima
RAN –	Marinha Real da Austrália (tradução nossa)
REVIZEE –	Programa Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva
SAG-BD –	Sistema de Apresentação Gráfica de Banco de Dados
SAIIA –	Instituto Sul-africano de Assuntos Internacionais (tradução nossa)
SALVAMAR –	Serviço de Busca e Salvamento Marítimo
SAN –	Marinha da África do Sul (tradução nossa)
SAR –	Busca e Resgate (tradução nossa)
SECIRM –	Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
SIG –	Sistema de Informações Geográficas
SisGAAz –	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SOLAS –	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar
SRR –	Região de Busca e Salvamento (tradução nossa)
TIAR –	Tratado Interamericano de Assistência Recíproca

TIC –	Tecnologia da Informação e Comunicações
UA –	União Africana
UE –	União Europeia
UNODC –	Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes (tradução nossa)
UNOWA–	Escritório das Nações Unidas para a África Ocidental (tradução nossa)
ZC –	Zona Contígua
ZEE –	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS –	Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	O BRASIL E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL	14
2.1	Questões conceituais	14
2.1.1	A Segurança Marítima.....	14
2.1.2	O Atlântico Sul.....	17
2.1.3	O entorno estratégico brasileiro	17
2.2	Os interesses do Brasil no Atlântico Sul	20
2.2.1	As reservas petrolíferas	21
2.2.2	Os recursos minerais em alto-mar (Área).....	22
2.2.3	A pesca brasileira no Atlântico Sul	24
2.2.4	O Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR)	25
2.2.5	As rotas marítimas no Atlântico Sul	25
2.3	O pensamento estratégico naval brasileiro	26
2.4	O papel da Marinha do Brasil no Atlântico Sul.....	28
2.4.1	O controle do tráfego marítimo.....	29
2.4.2	Operação de Patrulha Naval (PATNAV) e Inspeção Naval (IN)	31
2.4.3	Operações de busca e salvamento	32
2.4.4	O Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)	34
2.4.5	O Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz).....	36
2.4.6	Operações com Marinhas amigas no Atlântico Sul	37
2.5	Conclusões parciais	38
3	A ÁFRICA DO SUL E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL ..	40
3.1	O histórico da formação da África do Sul	40
3.2	A importância do comércio internacional para a África do Sul.....	42
3.3	O pensamento estratégico Naval da África do Sul e o Atlântico Sul.....	43
3.4	A Marinha da África do Sul (<i>South African Navy</i> - SAN)	46
3.5	Conclusões parciais	49

4	O BRASIL E ÁFRICA DO SUL NOS FÓRUNS QUE ABORDAM O ATLÂNTICO SUL	51
4.1	Os principais Fóruns Internacionais com a presença do Brasil e da África do Sul	52
4.1.1	A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS).....	52
4.1.2	O Fórum de Diálogo entre Índia, Brasil e África do Sul (IBAS)	56
4.1.3	A Cúpula América do Sul – África (ASA).....	56
4.1.4	O BRICS.....	58
4.2	Conclusões parciais	59
5	O BRASIL E ÁFRICA DO SUL E AS PRINCIPAIS PREOCUPAÇÕES NA SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL	61
5.1	As principais preocupações não estatais.....	62
5.1.1	A pirataria	64
5.1.2	O Crime Organizado, o Tráfico de Drogas e o Terrorismo.....	66
5.2	A presença de Estados de outras regiões no Atlântico Sul.....	68
5.2.1	A China.....	68
5.2.2	Os Estados Unidos da América e a União Europeia	69
5.3	As principais ações conjuntas entre Brasil e África do Sul para a segurança no Atlântico Sul.....	72
5.4	Conclusões parciais	73
6	CONCLUSÃO	75
	REFERÊNCIAS	79
	APÊNDICES	87

1 INTRODUÇÃO

O Oceano Atlântico, em sua porção sul, possui um espaço que constitui a porta de acesso para a Europa e para as Américas. Essa porta é o Atlântico Sul, que no passado foi a principal rota das riquezas do Mundo e que hoje continua com grande importância para os seus Estados limítrofes da costa Leste da América do Sul e do Oeste do continente africano. A relevância desse oceano está pautada, em termos econômicos, nas fontes de recursos energéticos como o petróleo e o gás natural, em fontes de alimentos provenientes da pesca e, mais recentemente, no início dos estudos sobre mineração submarina.

No plano político-estratégico, o Atlântico Sul constitui a principal rota de exportação e de importação da maioria dos Estados que o margeiam. Nesse sentido, representa uma via comercial para boa parte do mundo, em especial para os Estados Unidos da América (EUA) e para os Estados da Europa. Isso ocorre porque possui a rota do Cabo da Boa Esperança, de grande importância para o comércio internacional, conectando, assim, o Atlântico ao Oceano Índico e funcionando, hoje, como alternativa ao Canal de Suez¹. Assim, esse imenso tapete azul necessita de atenção e de preocupação especiais dos Estados aos quais ele banha, haja vista sua relevância no que se refere à defesa e à segurança.

Mediante a esse cenário, este trabalho, por meio de uma metodologia voltada à pesquisa bibliográfica e documental, visa abordar a segurança marítima do Atlântico Sul, sob o enfoque do Brasil e da África do Sul, com o propósito de identificar as oportunidades de cooperação entre os Países na segurança marítima do Atlântico Sul, por meio de análise dos interesses de cada um dos Estados na região. Nesse sentido, importa para a pesquisa a noção de

¹ Canal de Suez - é um canal navegável artificial localizada no Egito, que conecta o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho (Nota do autor).

segurança² que é abordada de maneira mais aprofundada ao longo do capítulo 2. Para tanto, adianta-se, nessa introdução, que na língua portuguesa, segurança trata tanto do indivíduo quanto do material, no entanto, quando traduzida para a língua inglesa³ possui duas vertentes, a *safety*, que deriva de eventos não intencionais, e a *secutity*, fruto de eventos intencionais. Ambos os aspectos são tratados no desenvolvimento do estudo, com ênfase maior no *security*.

Além disso, ao longo dessa pesquisa tem-se em mente a definição de Buzan (2012), na qual a segurança na sua estrutura conceitual tem tido um aspecto fluído, pois se distancia de sua concentração inicial em assuntos militares e na segurança nacional para caminhar em direção a uma gama muito mais ampla de objetos de referência. Dessa forma, para esse autor, ainda que o Estado possua uma posição forte, emerge também um maior espaço para os seres humanos, para os aspectos de segurança ambiental e para as questões concernentes às estruturas sociais, como a economia mundial.

Assim, nessa tese parte-se de uma noção de segurança mais abrangente. Logo, no desenvolvimento do trabalho, busca-se uma análise das possibilidades de cooperação, como o controle de área marítima e patrulhas navais, no Atlântico Sul com foco na segurança marítima, a fim de permitir um efetivo controle da área marítima em questão e de evitar o uso desse espaço marítimo por atores que não sejam autorizados e de, assim, buscar a colaboração nas ações na região. Portanto, ao final desta tese são apresentadas as principais possibilidades de cooperação identificadas no estudo.

Cabe destacar que a relevância deste trabalho consiste no fato do Brasil ser um importante ator no cenário do Atlântico Sul, o qual é muito importante para a economia do Estado e para o seu futuro. Assim, a fim de exercer sua liderança na região é necessária a cooperação do Brasil com outros Estados liminhos dessa parte do Oceano. Além disso, justifica-

² Segurança - Aquilo que protege de agentes exteriores, tradução de acordo com o dicionário Michaelis (MICHAELIS, 2018a).

³ Segurança - *safety and secutity*, tradução de acordo com o dicionário Michaelis (MICHAELIS, 2018b).

se a escolha da África do Sul devido a seu *status* de parceiro estratégico do Brasil e cujos interesses marítimos se mostram similares.

Destaca-se também que, conforme apontado há pouco, os estudos de Buzan (2012) foram fundamentais para a delimitação do conceito segurança; porque seguiu-se a interpretação do autor que apresenta a segurança como ligada a temas políticos cruciais como Estado, autoridade, legitimidade e soberania. Ademais, foi relevante sua abordagem acerca das questões estruturantes do conceito que são: o Estado como objeto de referência; ameaças internas e externas; a expansão da segurança para além do setor militar e do uso da força; e a segurança ligada a ameaças, perigos e urgências.

Cabe ressaltar que esta tese se encontra dividida em 6 capítulos, a contar desta introdução, capítulo 1. Assim, no capítulo 2 é realizado um exame teórico a respeito da segurança marítima no Atlântico Sul, com a apresentação de conceitos básicos como: a segurança marítima e o entorno estratégico, continuando com a análise dos interesses do Brasil, o qual possui a maior costa litorânea da região. Finalizando, com a apresentação do conceito do uso do mar aos moldes do previsto por autores contemporâneos como Ian Speller e Booth.

Já o capítulo 3 trata da África do Sul, que possui na sua costa a rota do Cabo da Boa Esperança, de grande relevância por ser uma conexão secular do Oriente com o Ocidente, além dos interesses do Estado sul-africano no mar e as possibilidades para cooperação. Em seguida, o capítulo 4 apresenta os Fóruns, acordos de cooperação e operações militares, especialmente entre as Marinhas, envolvendo o Brasil e a África do Sul, mesmo que em conjunto com outros Estados. Por sua vez, o capítulo 5 descreve as ameaças à segurança marítima no Atlântico Sul, com destaque para a pirataria, o crime organizado, o tráfico de drogas e, em especial, a presença de outros atores estatais na região como: EUA, Reino Unido, China e França, os quais interferem na política regional. Por fim, o capítulo 6 traz conclusões correlacionando as possibilidades de cooperação para o incremento da segurança marítima no Atlântico Sul.

2 O BRASIL E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL

Por meio da identificação dos pontos de interesse do Brasil na segurança marítima no Atlântico Sul buscou-se levar em consideração os conceitos de Buzan (2012), os quais demonstram uma abordagem ampla do tema segurança. Em outras palavras, foi evitada a limitação do termo ao emprego militar e à segurança nacional. Assim, foi demonstrada a relevância de outros aspectos como os econômicos e políticos.

Portanto, cabe ressaltar que este capítulo tem como ponto de partida a identificação dos conceitos fundamentais para o desenvolvimento do trabalho como: a segurança marítima, o Atlântico Sul e o entorno estratégico brasileiro. Dessa forma, é feita uma análise dos interesses do Brasil no espaço atlântico com destaque para os aspectos que afetam a segurança marítima no enfoque amplo de Buzan. Posteriormente, são identificados os interesses do Brasil no Atlântico Sul.

2.1 Questões conceituais

Nesta seção são apresentados e analisados os conceitos fundamentais para o desenvolvimento do estudo, quais sejam: a segurança marítima, o Atlântico Sul e o entorno estratégico brasileiro.

2.1.1 A Segurança Marítima

O tema de segurança marítima pode ser dividido em dois subtemas que, em outras línguas, são designados a partir de palavras diferentes. Assim, como se diz em inglês, *maritime safety* e *maritime security*, a segurança marítima tem, respectivamente, um viés técnico-operacional e um viés político-estratégico. O primeiro viés, o *safety*, de acordo com Michael

Shewchuk (2007), em palestra na Organização das Nações Unidas (ONU), relaciona-se a riscos ou ameaças derivadas de acidentes ou outros eventos não intencionais; às boas práticas a bordo associadas ao treinamento; e a assuntos técnicos, em geral, como busca e salvamento, por exemplo. Por sua vez, o viés político-estratégico, o *security*, de acordo com Christian Bueger (2014) geralmente diz respeito a riscos ou às ameaças derivadas de ações adversas, tais como roubo, sabotagem e acesso não autorizado; e às respostas a essas ameaças, que envolvem, frequentemente, mecanismos de coordenação regional e instituições internacionais, e que podem ser políticas ou militares. Sublinha-se, assim, que este trabalho trata de ambos os vieses da segurança marítima no Atlântico Sul, embora dedique mais atenção ao viés político-estratégico, *security*.

Para finalizar a análise do termo segurança marítima, apresenta-se, abaixo, a visão da União Europeia (UE) para o tema, citada por Ian Speller (2018), a qual engloba todo o espectro já citado e que também orienta a abordagem do trabalho:

[...] um estado de coisas do domínio marítimo global, no qual o direito internacional e o direito nacional são aplicados, a liberdade de navegação é garantida e os cidadãos, infraestrutura, transporte, meio ambiente e recursos marinhos são protegidos (SPELLER, 2018, slide 18, tradução nossa)⁴.

Aqui cabe uma reflexão sobre as atividades no mar conforme apresentado na definição acima do Professor Dr. Ian Speller (2018) apoiado no modelo de Ken Booth sobre o uso do mar. A MB, no século XXI, vem, como todas as Marinhas do Mundo, sendo instada a aumentar a sua participação em um dos lados do modelo de Booth (FIG. 1), o *police role*, interpretado como atividades subsidiárias, fortemente associado a segurança nos seus dois aspectos *safety* e *security*, tema do presente trabalho. Entretanto o que se observa é uma lenta assunção da tarefa, em virtude do desejo intrínseco da instituição em se dedicar

⁴ No original, em inglês: “[...] a state of affairs of the global maritime domain, in which international law and national law are enforced, freedom of navigation is guaranteed and citizens, infrastructure, transport, the environment and marine resources are protected” (SPELLER, 2018, slide 18).

preferencialmente ao aspecto militar e diplomático do modelo de Booth (FIG.1). A Real Marinha da Austrália ampliou o conceito de Booth e descreveu as atividades subsidiárias como visto na FIG. 2, demonstrando uma nova visão para o emprego das Marinhas neste século.

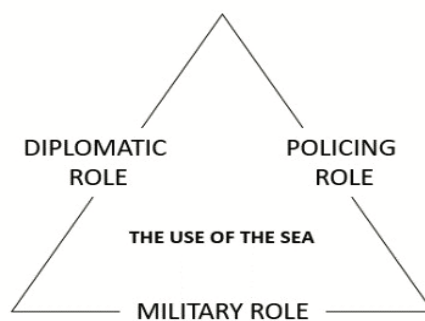


FIGURA 1 - Navies and Foreign Policy (1977)
Fonte: BOOTH, citado por SPELLER, 2018.

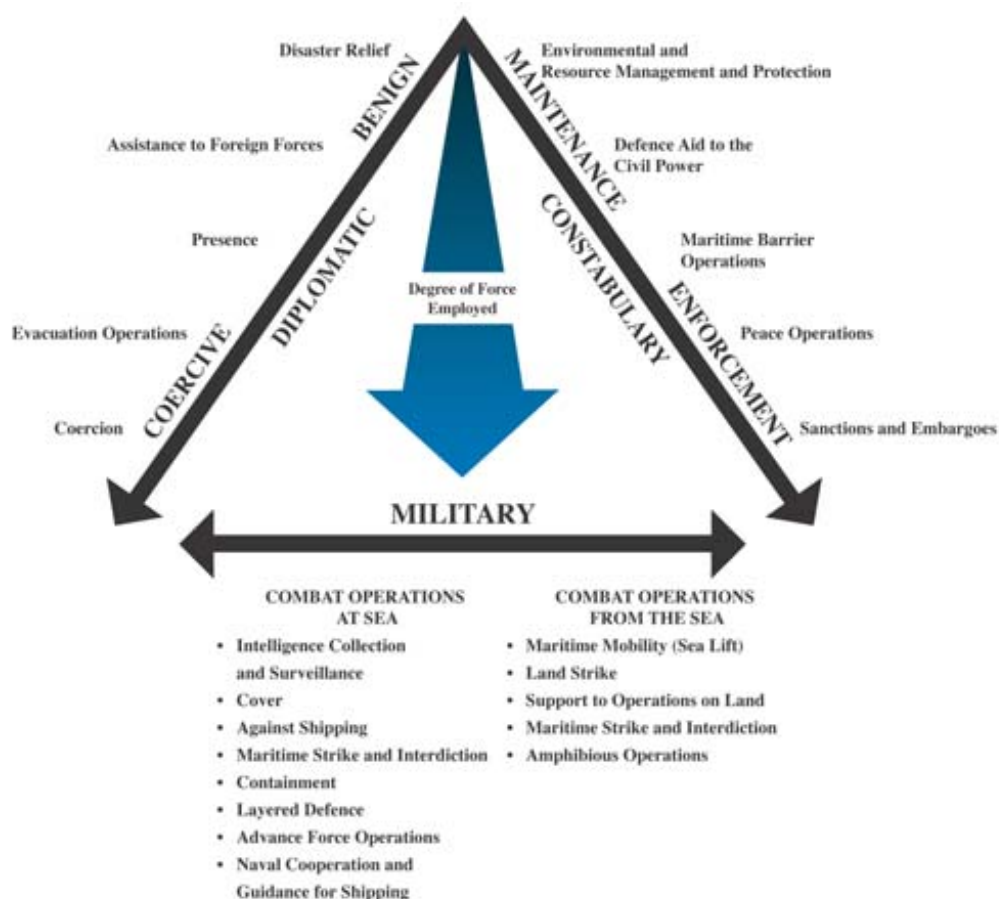


FIGURA 2 - Doutrina Marítima da Real Marinha Australiana
Fonte: RAN⁵, citado por SPELLER, 2018.

⁵ Royal Australian Navy - RAN (Tradução nossa)

Demonstrando uma maior participação nas atividades subsidiárias.

Dessa forma, com base em Speller, foi adotado pelo autor neste trabalho seguinte conceito para segurança marítima: situação em que o direito internacional e o nacional são aplicados, a liberdade de navegação é garantida e tudo que estar no mar é protegido.

2.1.2 O Atlântico Sul

Outro aspecto relevante para esta pesquisa é o Atlântico Sul. Assim, é importante destacar que se trata de uma região do mundo complexa até mesmo em sua definição. Isso porque, se definido com base em critérios geográficos científicos, o Atlântico Sul teria suas águas compreendidas entre a linha do Equador, a Norte, o Continente Antártico, a Sul, o meridiano 20, a Leste, e o Cabo Horn, a Oeste. Essa definição, no entanto, excluiria da região sul-atlântica parte do litoral brasileiro, que se encontra acima do Equador, bem como grande parte do Golfo da Guiné.

Por outro lado, a própria definição da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) para o Atlântico Norte, cujo limite austral é o Trópico de Câncer, favorece a fixação do limite Norte do Atlântico Sul no mesmo Trópico de Câncer. Em relação ao limite Sul, há definições que reconhecem o limite da região no paralelo 60°, onde começa a zona de aplicação do Tratado da Antártida (PEREIRA, 2013). Por isso, para efeito do presente trabalho é adotada a definição na qual o limite Norte é o Trópico de Câncer.

2.1.3 O entorno estratégico brasileiro

Para o desenvolvimento do presente estudo é necessária a definição do entorno estratégico brasileiro, um conceito que ficou mais explícito após a criação do Ministério da Defesa (MD), em 1999, e da elaboração dos documentos de alto nível da Defesa Nacional a

saber: Política Nacional de Defesa (PND) (BRASIL, 2013a), Estratégia Nacional de Defesa (END) (BRASIL, 2008) e o Livro Branco da Defesa Nacional (LBDN) (BRASIL, 2013b). Dessa forma, buscou-se nos documentos publicados pelo MD a definição do conceito em questão. No entanto, foram encontradas apenas descrições, mas nenhuma definição. Logo, optou-se pela busca de definições nos dicionários da língua portuguesa, que tampouco apresentam o significado. Dessa forma, utilizou-se como definição a proposta do autor José Luiz Fiori (2013, p.32) que afirma que o entorno estratégico brasileiro é a: “região onde o Brasil quer irradiar preferencialmente sua influência e sua liderança diplomática, econômica e militar”.

A PND descreve o entorno estratégico do Brasil como uma área que extrapola a região sul-americana e inclui o Atlântico Sul e os Estados limieiros da África, assim como a Antártica (BRASIL, 2013a). A PND também cita os fatores que contribuem para reduzir a possibilidade de conflitos no entorno estratégico, entre eles destacam-se: o fortalecimento do processo de integração, a partir do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL); a intensificação da cooperação e do comércio com Estados da África, facilitada pelos laços étnicos e culturais; o desenvolvimento de organismos regionais; a integração das bases industriais de defesa; a consolidação da Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS); e o diálogo continuado nas mesas de interação inter-regionais, como a cúpula América do Sul-África (ASA) e o Fórum de Diálogo Índia-Brasil-África do Sul (IBAS) (BRASIL, 2013a). Nesse sentido, os fóruns auxiliam o relacionamento entre os Estados limieiros do Atlântico Sul e são alvo de estudo mais detalhado adiante.

A END e o LBDN, por sua vez, definem o Atlântico Sul como uma região de importância para a defesa nacional, reforçando o entendimento de entorno estratégico e demonstrando a preocupação do Estado brasileiro com essa porção do Oceano.

Observando o contido nos documentos sobre a defesa nacional e a definição do entorno estratégico, pode-se observar que a costa Oeste do continente africano faz parte desse entorno. Além disso, e principalmente para este trabalho, a costa da África do Sul está inserida nesse contexto, em especial a rota do cabo, uma importante linha de comunicação marítima na costa sul-africana. Aqui cabe uma observação quanto à relevância dessa rota. Devido à abertura do Canal de Suez, no século XIX, e do Canal do Panamá⁶, no século XX, houve um esvaziamento estratégico e econômico do Atlântico Sul, em face da posição geográfica dos centros de poder econômico mundial: EUA, Europa, Japão e China, todos no Hemisfério Norte. No entanto, esse Oceano retomou relativa importância em razão das descobertas de petróleo de boa qualidade no Golfo da Guiné e no pré-sal brasileiro, no início do século XXI.

Assim, face à emergência da importância do Atlântico Sul e na busca de uma maior influência na região, o Brasil vem realizando parcerias transatlânticas, destacando-se a de 1986. Nesse ano, ao lado de Argentina, Uruguai e 21 países africanos, o Brasil propôs a criação da ZOPACAS. O objetivo não declarado então, como ainda o é agora, era o de minimizar a interferência externa na região, especialmente pela OTAN (MUGGAH; THOMPSON, 2015).

Cabe destacar que, de acordo com Muggah e Thompson (2015), o desejo de manter os estrangeiros fora do Atlântico Sul era e é motivado em grande parte por interesses comerciais. Isso porque, o Brasil, em particular, deseja proteger seus recursos naturais na chamada Amazônia Azul⁷, que incluem extensas reservas de petróleo e gás, bem como as concessões de pesca e mineração dentro e para além das suas atuais fronteiras marítimas.

⁶ Canal do Panamá - é um canal navegável artificial localizada no Panamá, que conecta o Oceano Atlântico (Mar do Caribe) ao Oceano Pacífico (Nota do autor).

⁷ Amazônia Azul — O Brasil possui uma extensa área marítima, com importância inquestionável por ser a principal via de transporte do comércio exterior do Estado, por sua diversidade de recursos naturais como a pesca, a biodiversidade marinha, por suas reservas de petróleo e gás e outros recursos minerais, além de sua influência sobre o clima brasileiro. Em virtude de possuir uma área equivalente a 52% do nosso território terrestre, com dimensão e biodiversidade semelhantes ao da Amazônia Verde, convencionou-se chamá-la de AMAZÔNIA AZUL (BRASIL, 2018b).

Na visão da Revista *Foreign Affairs*, Muggah e Thompson (2015) apontaram que a busca do Brasil em preservar influência sobre a Amazônia Azul é uma questão de segurança nacional e soberania. Nesse contexto, o Estado incentiva o Programa de Mentalidade Marítima (PROMAR) da Marinha do Brasil, o qual promove atividades e campanhas de conscientização pública exaltando a importância econômica, ambiental e científica do Atlântico Sul.

A FIG. 3, a seguir, representa o entorno estratégico brasileiro, no qual se destaca o Oceano Atlântico – em especial a sua porção Sul – e no qual também fica visível que o entorno estratégico brasileiro alcança o Trópico de Câncer, assim corroborando com a adoção do referido Trópico como limite Norte para o Atlântico Sul adotado neste trabalho.



FIGURA 3 - Entorno estratégico brasileiro
Fonte: DE MATTOS, 2018.

2.2 Os interesses do Brasil no Atlântico Sul

Nesta seção são apresentados os principais interesses econômicos do Brasil no ambiente atlântico. Destacando-se as reservas energéticas em petróleo e gás nas bacias de Campos e de Santos, na denominada camada do pré-sal; a possibilidade da existência de minerais no leito marinho adjacente ao Brasil; as rotas marítimas; e o potencial de pesca na costa brasileira.

2.2.1 As reservas petrolíferas

A maior parte das reservas brasileiras de petróleo e gás estão em campos marítimos no total são sete bacias (PETROBRAS, 2018), quais sejam:

– Bacia de Campos: é a principal área sedimentar já explorada na costa brasileira. Ela se estende das imediações da cidade de Vitória, no Estado do Espírito Santo até Arraial do Cabo, no litoral norte do Rio de Janeiro, em uma área de aproximadamente 100 mil km²;

– Bacia de Santos: é a maior bacia sedimentar *offshore* do Estado, onde existem campos do pré-sal. Essa bacia possui uma área total de mais de 350 mil km² e que se estende de Cabo Frio, no Rio de Janeiro, a Florianópolis, em Santa Catarina, passando pelos Estados de São Paulo e Paraná;

– Bacia do Espírito Santo: localizada no Estado homônimo, caracteriza-se pela diversidade possuindo petróleo próximo à costa e a maiores distâncias da costa.

– Bacia Potiguar: localizada no Rio Grande do Norte em águas rasas;

– Bacia de Sergipe e Alagoas: localizada nos Estados homônimos. Nela foram desenvolvidas as primeiras tecnologias voltadas para os campos marítimos;

– Bacia de Camamu-Almada e Bacia do Jequitinhonha: ambas localizadas no Estado da Bahia, possuem como principal característica serem uma das mais antigas do Estado (PETROBRAS, 2018).

Com base nos dados apresentados acima é possível comprovar que as principais reservas de petróleo brasileiras estão localizadas ao longo da costa do Estado, elevando, em muito, a importância do mar para a economia brasileira e, também, transformando a costa brasileira em uma área de importância estratégica para o Estado.

2.2.2 Os recursos minerais em alto-mar (Área⁸)

Para o entendimento do potencial econômico da Área é importante uma apresentação sumaria da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a qual foi adotada em dezembro de 1982 e entrou em vigor em julho de 1994. Essa Convenção estabelece os direitos dos Estados costeiros sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua (ZC), a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a Plataforma Continental (PC), para fins de exploração, para aproveitamento, para conservação e para gestão de seus recursos naturais (BRASIL, 1990).

A relevância da CNUDM para este trabalho repousa no fato de ela assegurar que todos os Estados têm direitos e deveres no que concerne à exploração dos recursos minerais do leito marinho situado na Área, definindo-os como patrimônio comum da humanidade. A Convenção cria a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos que é a organização por intermédio da qual os Estados partes organizam e controlam as atividades na Área, particularmente com vistas à gestão de seus recursos minerais.

Face a oportunidade apresentada acima, o Brasil, por intermédio da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), desenvolveu o Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA), que tem como propósito identificar e avaliar a potencialidade mineral de áreas com importância econômica e político-estratégicas para o Brasil, localizadas nessa região. É importante ressaltar que o Programa possui como principais objetivos:

- a) A ampliação da presença brasileira no Atlântico Sul e Equatorial;

⁸ Área - significa o leito do mar, os fundos marinhos, e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional, acordo Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (BRASIL, 1990).

b) A coleta de dados para subsidiar futuras requisições brasileiras de áreas de prospecção e exploração mineral junto à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISBA); e

c) A obtenção de informações técnicas, econômicas e ambientais necessárias para que empresas, públicas e privadas, e órgãos governamentais possam desenvolver atividades de exploração mineral e gestão ambiental na área internacional do Atlântico Sul e Equatorial (BRASIL, 2018d).

Além disso, o PROAREA (FIG. 2) possui três projetos relevantes para o presente estudo, por abrangerem a porção central do Atlântico Sul. São eles: o projeto Pesquisa Mineral da Cordilheira Mesoatlântica (Procordilheira), que efetua a avaliação do potencial mineral e a caracterização tecnológica de sulfetos polimetálicos marinhos, que são considerados como os recursos marinhos de maior interesse econômico e estratégico, depois do petróleo e gás. Eles podem atingir até 100 milhões de toneladas e geralmente apresentam uma alta concentração de cobre, zinco, chumbo, bário, cádmio, antimônio, além de ouro e prata. No Atlântico Sul, esses recursos foram pouco estudados, mas podem estar presentes ao longo das cordilheiras mesoocênicas e nas proximidades do Arquipélago São Pedro e São Paulo. Nesse sentido, há: o Projeto das Crostas Cobaltíferas da Elevação do Rio Grande, o qual busca evidências de minerais na região citada, a fim de incentivar a exploração econômica; e o Projeto Geologia do Atlântico Sul e Equatorial, com o objetivo de organizar um Sistema de Informações Geográficas (SIG) da região (CPRM, 2016).

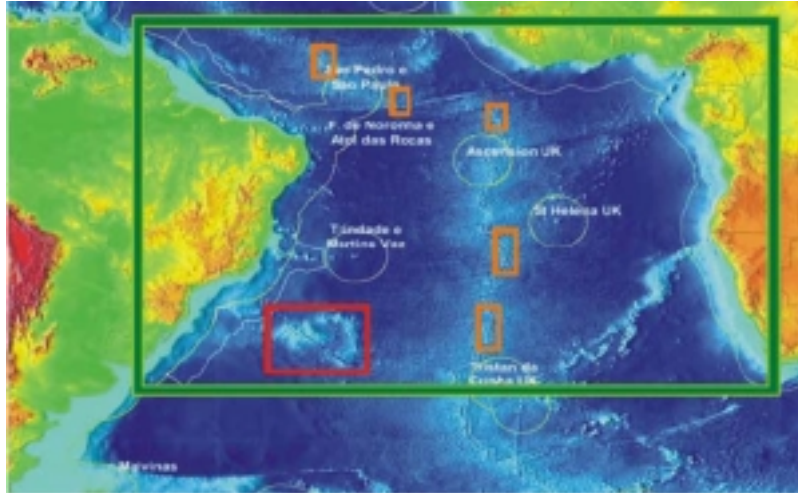


FIGURA 4 - Projetos do PROAREA
Fonte: CPRM, 2009.

Cabe por fim destacar que na FIG. 4 a área demarcada com o maior retângulo corresponde ao SIG do Atlântico Sul, o retângulo mais à esquerda indica a área do Projeto das Crostas Cobaltíferas da Elevação do Rio Grande e os demais retângulos indicam a área do Procordilheira. Assim, com base nesta figura, pode-se observar a relevância do PROAREA, para o Brasil, no campo político-estratégico do Atlântico Sul, permitindo que o Estado assumira uma posição de liderança e de influência na região.

2.2.3 A pesca brasileira no Atlântico Sul

Para o estudo da pesca brasileira no Atlântico Sul foi analisado o maior esforço nacional no levantamento da situação dos estoques pesqueiros⁹ marinhos, o qual ocorreu entre 1995 e 2005, com o desenvolvimento do Programa Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE) (VIANA, 2013).

⁹ Estoques pesqueiros é um grupo de peixes da mesma espécie, que vivem em determinado local com tamanho ou idade semelhante que estão disponíveis legalmente para a pesca (CARVALHO e HOUSER, 1994 *apud* HILSDORF *et al.*, 2006)

Em síntese, dos 153 estoques considerados, 33% estavam sobre-explotados e 29% não foram avaliados de maneira conclusiva, demonstrando um potencial de aumento da pesca marítima de pelo menos 33% que podem superar as cerca de 500 mil toneladas de 2009 em direção às cerca de 750 mil toneladas alcançado nos anos 80 (VIANA, 2013). Desse modo, os números da produção da pesca marítima demonstram a importância dessa atividade na economia nacional e a relevância da preocupação com a sua preservação e manutenção que passa pela presença brasileira no Atlântico Sul.

2.2.4 O Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR)

A criação do PROANTAR, em 1982, foi resultante da entrada do Brasil no chamado Sistema do Tratado da Antártica, em 1975, e abriu à comunidade científica nacional a oportunidade de participar em atividades que, juntamente com a pesquisa do espaço e do fundo oceânico, constituem as últimas grandes fronteiras da ciência internacional

Ademais, a condição do Brasil de Estado atlântico, situado a uma relativa proximidade da região Antártica, e as óbvias ou prováveis influências dos fenômenos naturais que lá ocorrem sobre o território nacional, além, é claro, de motivações estratégicas, de ordem geopolíticas e econômicas, justificam o histórico interesse brasileiro sobre o continente austral (BRASIL, 2018e).

2.2.5 As rotas marítimas no Atlântico Sul

O Atlântico Sul é a porta de acesso ao comércio internacional brasileiro, visto que mais de 90% dos produtos nacionais são comercializados por via marítima. Das diversas rotas existentes na região, destaca-se a rota do Cabo da Boa Esperança, importante para o Brasil desde do período das grandes navegações, quando os navios provenientes da Índia faziam

escala na costa brasileira. Contudo, agora a relevância dessa rota é decorrente do grande fluxo comercial com a Ásia, no transporte de minerais e itens manufaturados e em menor volume com o Oriente Médio com o transporte de petróleo (BRASIL, 2012).

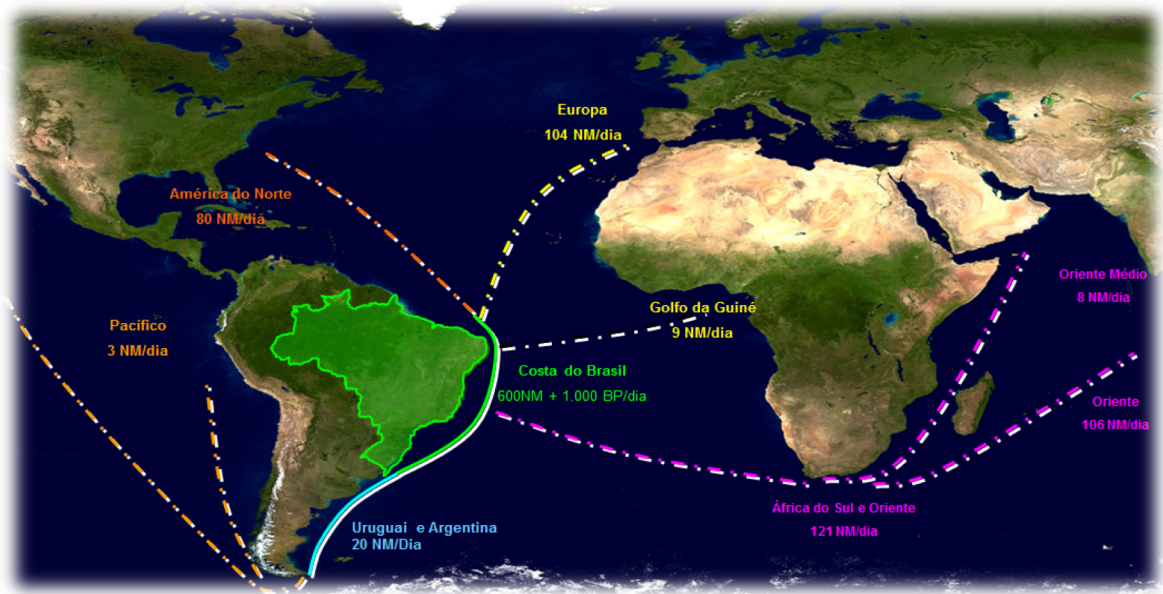


FIGURA 5 - Tráfego de navios mercantes na costa do Brasil
Fonte: ANTAQ, citado por Montenegro, 2018.

Desse modo, a FIG. 5 demonstra, de forma gráfica, a importância das linhas de comunicações marítimas para o comércio exterior brasileiro, em especial a rota do cabo por onde passa o maior número de navios mercantes que transitam pela costa brasileira. Assim, é de relevância a presença do poder naval brasileiro no Atlântico Sul.

2.3 O pensamento estratégico naval brasileiro

O Incremento do pensamento estratégico naval brasileiro se deu logo após a Segunda Guerra Mundial (II GM), na qual o Atlântico Sul desempenhou um papel de destaque no início da participação dos EUA na guerra, pois o saliente nordestino brasileiro, mais precisamente a cidade de Natal, serviu como uma relevante base para a campanha aliada de retomada da África, complementado pela assinatura do Tratado Interamericano de Assistência

Recíproca (TIAR), em 1947, que atribuiu uma importância estratégica ao Atlântico Sul (PENHA, 2011).

O Brasil, a partir dos anos 1960, começou um período de desenvolvimento econômico, o que levou o Estado a postular uma política externa mais independente do centro hegemônico. Essa postura contribuiu para um crescente comércio exterior, realizado em grande parte por via marítima, e para o aumento da produção de petróleo na plataforma continental brasileira (PENHA, 2011).

De acordo com Golbery do Couto e Silva (1967, *apud* PENHA, 2011) o desenvolvimento do pensamento marítimo brasileiro, apoiado no projeto de construção da potência brasileira, teve como base a teoria de círculos concêntricos. Essa teoria procurava orientar a política externa, segundo o espaço geográfico estratégico de expansão dos interesses nacionais, compreendido por um raio básico de ação ao nível da Bacia do Prata e da América Latina; por um segundo raio, dirigido ao Atlântico Sul e aos Estados da África Ocidental, extensível ao Hemisfério Sul; e por um terceiro raio, em direção ao Ocidente.

Como resultado da política externa independente, dos anos 60, conseguiu-se o posicionamento do Estado como potência média e uma liderança subcontinental, buscando-se a candidatura de principal potência do Hemisfério Sul, projetando sua política de poder em direção a África e ao Atlântico Sul, visualizado como “fronteira oriental” brasileira. Essas ações foram materializadas na exploração das potencialidades do Atlântico Sul e na oficialização da política africana com a qual o Estado procurou se lançar na África por meio de projetos comerciais e financeiros e como substituto dos Estados europeus na oferta de bens industriais intermediários e de infraestrutura (PENHA, 2011). Nesse sentido, a FIG. 6 demonstra o comércio de produtos de defesa brasileiro com o continente africano, que representa o resultado da política do Estado em se fazer presente na África.



FIGURA 6 - Comércio Brasil-África produtos de defesa
Fonte: Revista Foreign Affairs (MUGGAH; THOMPSON, 2015)

2.4 O papel da Marinha do Brasil no Atlântico Sul

Para referenciar o estudo das tarefas da Marinha do Brasil (MB) no Atlântico Sul foram empregados os principais documentos de defesa do Estado. A PND, que apresenta de uma forma genérica a preocupação com o mar e cuja citação é expandida na END, em que são apresentados os objetivos estratégicos da Marinha do Brasil, com destaque para as tarefas de negação do uso do mar, de controle de áreas marítimas e de projeção de poder. Deve-se observar a prioridade na negação do uso do mar a qualquer concentração de forças inimigas que se aproxime do Brasil por via marítima, demonstrando forte presença do aspecto *security* da segurança marítima. Sem deixar de se preocupar com o controle das áreas marítimas de interesse, bem como das linhas de comunicações vitais para o Estado (BRASIL, 2008).

A negação do uso do mar, o controle de áreas marítimas e a projeção de poder devem ter por foco, sem hierarquização de objetivos e de acordo com as circunstâncias: (a) defesa proativa das plataformas petrolíferas ; (b) defesa proativa das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras; (c) **prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio; e (d) capacidade de participar de operações internacionais de paz, fora do território e das águas jurisdicionais brasileiras, sob a égide das Nações Unidas ou de organismos multilaterais da região.**

A construção de meios para exercer o controle de áreas marítimas terá como foco as áreas estratégicas de acesso marítimo ao Brasil. Duas áreas do litoral continuarão a merecer atenção especial, do ponto de vista da necessidade de controlar o acesso marítimo ao Brasil: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do Rio Amazonas (BRASIL, 2008, p. 67-68, grifo nosso)

O Atlântico Sul é a principal via de comunicação marítima, cuja a segurança é vital para a economia e o desenvolvimento do País. Durante a II GM o Brasil pôde experimentar o bloqueio as suas linhas de comunicações, realizado pelos submarinos alemães, fato que ocasionou serias dificuldades para a economia brasileira e culminou com a entrada na guerra. Portanto, o controle da área marítima adjacente ao País é uma questão fundamental para a economia brasileira.

2.4.1 O controle do tráfego marítimo

Para evitar que as linhas de comunicações marítimas sejam bloqueadas, como da II GM, e para cumprir as tarefas atribuídas à Força, a MB realiza Patrulhas Navais¹⁰ em toda a costa brasileira, contribuindo com o aspecto *security* da segurança marítima. Ademais, a MB estabeleceu uma estrutura para o Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM), centrado no Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), organização militar (OM) subordinada ao Comando Naval de Operações Navais (ComOpNav), a qual realiza o

¹⁰ Patrulha Naval – sob a responsabilidade do Comando da Marinha, tem a finalidade de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais brasileiras, na Plataforma Continental brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil. (BRASIL, 2004).

CNTM na área de jurisdição brasileira (AJB)¹¹ por meio de ferramentas de tecnologia da informação e comunicações (TIC) e em cumprimento aos acordos internacionais assinados pelo Brasil e como forma de contribuir com o aspecto *safety* da segurança marítima.

No contexto das atividades do COMCONTRAM, destaca-se a atuação como representante do Brasil na Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), a qual foi estruturada no final dos anos 1960 para atender ao Plano de Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano, que tem como propósito coordenar as ações dos Estados americanos, no que diz respeito ao controle naval do tráfego marítimo continental. Ressalta-se que a coordenação da AMAS é exercida em sistema de rodízio entre Argentina, Brasil e Uruguai e recebe o nome de CAMAS, como atividade principal executa o acompanhamento do tráfego marítimo e o posicionamento dos navios mercantes, ao longo de suas travessias, ao demandar os diversos portos dos Estados participantes e dos diversos continentes (BRASIL, 2016).

A principal tarefa do COMCONTRAM é o assessoramento ao ComOpNav, como representante da Autoridade Marítima do Brasil, quando da ocorrência de incidentes ou sinistros no mar, chamados internacionalmente de eventos de Busca e Resgate (SAR, *Search And Rescue* em inglês), para o acionamento de unidades navais ou ainda navios mercantes nas proximidades dos locais do sinistro, a fim de garantir maior rapidez no desenvolvimento das ações, resumindo uma tarefa ligada ao aspecto *safety* da segurança marítima.

O Brasil, nesse contexto de controle do tráfego marítimo, busca a cooperação com os Estados da ZOPACAS, a fim de integrar as informações de todos os Estados da porção sul do Atlântico. Para isso, foi realizado, na cidade de Salvador, em 2013, o I Seminário ZOPACAS

¹¹ Águas Jurisdicionais Brasileiras – Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer (BRASIL, 2017).

– Segurança e Vigilância do Tráfego Marítimo, Busca e Salvamento (BRASIL, 2013). Nesse evento, assim como no exercício CAMAS 2015, verifica-se a participação da África do Sul, demonstrando uma série de cooperação entre brasileiros e sul-africanos no campo do CNTM.

2.4.2 Operação de Patrulha Naval (PATNAV) e Inspeção Naval (IN)

A MB possui a atribuição subsidiária de implementar e fiscalizar as leis e regulamentos no mar e águas interiores, por meio de PATNAV e IN, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, Federal ou Estadual, quando necessária, de forma a prevenir e reprimir a prática de ilícitos. Nesse sentido, desempenha os dois aspectos da segurança marítima, o *security* e o *safety*.

Regulamentadas pelo Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004, as PATNAV são atividades permanentes, realizadas pelos meios navais dos Comandos de Distritos Navais, sendo a maioria deles distribuídos ao longo da costa brasileira, complementados pelos navios da Esquadra brasileira. Cabe ressaltar que os principais ilícitos reprimidos pela PATNAV são a pesca ilegal e demais crimes ambientais; a pirataria, o contrabando e descaminho, o tráfico de entorpecentes, dentre outros, abrangendo o aspecto *security* da segurança marítima.

Por sua vez, as IN, reguladas pela Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, lei que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, consistem na fiscalização no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação. As IN são realizadas pelas Capitânicas dos Portos e por suas Delegacias e Agências subordinadas, com o apoio de meios navais dos Comandos de Distritos Navais e da Esquadra brasileira (BRASIL, 2014), portanto abordando o aspecto *safety* da segurança marítima.

Essas operações têm por objetivo garantir a liderança brasileira nas regiões de interesse – no caso deste estudo a área marítima do Atlântico Sul – onde o Estado precisa se fazer presente a fim de defender riquezas como os hidrocarbonetos, o pescado, os polímeros

metálicos e as linhas de comunicações marítimas. Além disso, essas operações são respaldadas por compromissos internacionais para garantir o controle da área marítima, a fim de poder agir em caso de necessidade da salvaguarda da vida humana no mar. Portanto, têm completa ligação com os dois aspectos da segurança marítima, sendo a Patrulha Naval ligada à *security* e a Inspeção Naval à *safety*. Ambas também contribuem para as tarefas básicas do poder naval de contribuir com a dissuasão, de negar o uso do mar e de controlar áreas marítimas.

2.4.3 Operações de busca e salvamento

Tendo em vista os compromissos do Brasil relacionados com as atividades de Busca e Salvamento (SAR) marítimo, consubstanciados nos dispositivos prescritos em convenções internacionais das quais o Estado é signatário, a MB implantou, organizou e opera o SAR marítimo. Salienta-se que esse serviço visa atender às emergências relativas à salvaguarda da vida humana no mar que possam atingir os navegantes no mar e nas vias navegáveis interiores. Desse modo, atende ao aspecto *safety* da segurança marítima.

O Brasil é signatário dos seguintes acordos internacionais que regulamentam as operações SAR: a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS, 1974), a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM, Jamaica 1982) e a Convenção Internacional de Busca e Salvamento Marítimo (Hamburgo, 1979) (BRASIL, 2014).

A região de busca e salvamento marítimo sob a responsabilidade do Brasil compreende uma extensa área do Oceano Atlântico que abrange toda a costa brasileira e se estende na direção leste até o meridiano de 10°W, conforme apresentado na FIG. 5. Nesta região, atividades de supervisão do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo são da competência do SALVAMAR BRASIL, situado na cidade do Rio de Janeiro. (BRASIL, 2014)

Tendo em vista as dimensões da Região de Busca e Salvamento Marítimo do Brasil, esta foi dividida em cinco (5) sub-regiões, sob responsabilidade dos Centros de Coordenação SAR (FIG. 5) regionais a seguir indicados: SALVAMAR NORTE, situado na cidade de Belém (PA); SALVAMAR NORDESTE, na cidade de Natal (RN); SALVAMAR LESTE, na cidade de Salvador (BA); SALVAMAR SUESTE, na cidade do Rio de Janeiro (RJ); e SALVAMAR SUL, na cidade de Rio Grande (RS). As águas interiores do Estado, especificamente as vias navegáveis da Amazônia Ocidental e da bacia do Rio Paraguai, também possuem Centros de Coordenação SAR Fluvial, a saber: SALVAMAR NOROESTE, na cidade de Manaus (AM), no rio Amazonas; e SALVAMAR OESTE, na cidade de Ladário (MS), no rio Paraguai (BRASIL, 2014).

Desta forma, quando em situação de perigo ou urgência, os navegantes em trânsito por essas áreas poderão solicitar auxílio por meio dos recursos disponíveis a bordo, ou então diretamente ao SALVAMAR BRASIL ou ainda, conforme a sua posição, aos Centros de Coordenação SAR (SALVAMAR regional) (BRASIL, 2014).



FIGURA 7 - Área de responsabilidade SAR brasileira
Fonte: programa SAG-BD¹².

¹² Programa SAG-BD — Programa desenvolvido pela MB (Nota do autor).

Na FIG 7 é possível observar a grande área de responsabilidade SAR brasileira que, devido ao seu tamanho, faz fronteira com diversas outras áreas, o que leva o Brasil a buscar a cooperação e o compartilhamento de informações com todos os Estados do Atlântico Sul, conforme visto na iniciativa de realizar seminário sobre busca e salvamento com os Estados integrantes do ZOPACAS. Também é possível observar a relevância da cooperação com a África do Sul para o controle da rota do Cabo, em virtude de a referida linha de comunicação marítima interligar as áreas de responsabilidade de ambos os Estados.

2.4.4 O Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)

É um programa do Governo Brasileiro, conduzido pela Secretaria Interministerial de Recursos do Mar (SECIRM¹³), cujo objetivo é estabelecer, no seu enfoque jurídico, o limite da Plataforma Continental além das 200 milhas da ZEE, em conformidade com os critérios estabelecidos pela CNUDM, que foi assinada e ratificada pelo Brasil. A CNUDM entrou em vigor em 16 de novembro de 1994 e o Brasil, a partir daí, teria um prazo de dez anos para concluir as atividades do LEPLAC e submeter, à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) das Nações Unidas, o limite exterior da Plataforma Continental Jurídica (PCJ).

A FIG. 8 mostra os resultados obtidos na margem continental brasileira. Tais resultados permitem concluir que o Brasil tem uma área de ZEE de 3.539.919 km², representada próxima a costa na FIG. e uma extensa área de plataforma continental jurídica, além da ZEE, de aproximadamente 960.000 km², representada em cor mais escura. Isto significa dizer que o

¹³ A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), criada pelo Decreto no 74.557, de 12 de setembro de 1974, revogado pelo Decreto nº 3.939, de 26 de setembro de 2001, alterado pelos Decretos nos: 4.815, de 20 de agosto de 2003; 6.107, de 2 de maio de 2007; 6.484, de 17 de junho de 2008; 6.756, de 2 de fevereiro de 2009 e 6.979, de 8 de outubro de 2009 tem a finalidade de coordenar os assuntos relativos à consecução da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) (BRASIL, 2018d).

Brasil incorporará, à sua jurisdição, uma área marítima que é um pouco maior que a metade da área continental de nosso território, de 8.511.996 km², onde exercerá direitos de soberania e jurisdição, conforme o caso, no que diz respeito à exploração e ao aproveitamento dos recursos naturais e exploração de recursos minerais marinhos.

Por conta do novo território incorporado é desejável que as autoridades e sociedade brasileiras tenham a sensibilidade necessária para empreender ações e gestões para a sua ocupação, conhecimento e defesa. Um efeito imediato da delimitação da plataforma continental jurídica brasileira no campo da indústria do petróleo será que os blocos de licitação da Agência Nacional de Petróleo que se encontram no momento restritos às 200 milhas, poderão estender-se até o limite exterior da plataforma.

A extrema necessidade de monitoração dessa vasta extensão inclui o planejamento das atividades ligadas ao interesse nacional e à execução das políticas públicas definidas para o território marítimo, bem como à efetiva implementação de atividades ligadas ao melhor aproveitamento das riquezas e potencialidades contidas no seio da massa líquida sobre o leito do mar e no subsolo marinho. Dessa forma, para que no futuro possamos dispor de uma estrutura capaz de respaldar nossos direitos no mar, torna-se necessário que sejam definidas e implementadas políticas para a exploração, de forma racional e sustentada, das riquezas da nossa Amazônia Azul, bem como sejam alocados os meios necessários para uma adequada vigilância e proteção dos interesses do Brasil no mar (BRASIL, 2018c).

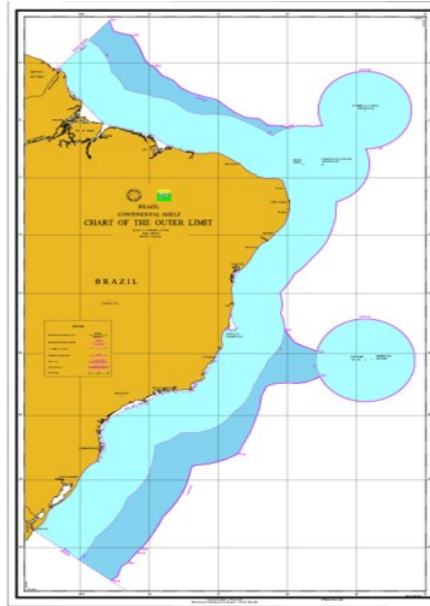


FIGURA 8 - Resultado do LEPLAC
Fonte: BRASIL, 2018c.

2.4.5 O Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz)

A MB, em sua busca por uma maior capacidade de comando e controle do Atlântico Sul, trabalha para o desenvolvimento do Projeto Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) com o propósito de monitorar, de forma integrada, as AJB e as áreas internacionais de responsabilidade para a operações de socorro e salvamento, a fim de contribuir para o controle e a mobilidade estratégica, representadas pela capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça, aspecto *security* da segurança marítima, emergência, desastre ambiental, agressão ou ilegalidade, por sua vez aspectos *safety* da segurança marítima. Também é relevante citar que o sistema possui uma capacidade dual permitindo um emprego militar e o compartilhamento das informações geradas com outras agências governamentais (PADILHA, 2018).

Compreende-se, dessa maneira, que o SisGAAz é um projeto estratégico para a Força Naval com repercussão para outros Órgãos Federais cujas atividades estejam ligadas ao cumprimento de leis, normas e soberania no território nacional, empregando uma combinação

de informações digitalizadas provenientes de uma combinação de satélites, radares, aviões, navios de guerra e submarinos. Salienta-se que esse projeto se encontra em fase de análise de uma arquitetura piloto que vislumbra cobrir parte da costa da região sudeste (PADILHA, 2018). Nesse sentido, esse programa irá contribuir com as tarefas do poder naval como controlar áreas marítimas e negar o uso do mar pelo inimigo.

2.4.6 Operações com Marinhas amigas no Atlântico Sul

No âmbito do Atlântico Sul, a MB realiza diversas operações com Marinhas amigas, as quais permitem troca de informações, incremento da mentalidade de cooperação na região e incremento do aspecto *security* da segurança marítima. Nessas operações são realizados exercícios envolvendo não somente nações lindeiras ao espaço atlântico, como também outras de regiões afastadas como EUA e Índia. As principais operações perenes são:

- FRATERNAL – realizada com a Marinha da Argentina;
- DIPLOMEX – realizada com a Marinha do Uruguai;
- UNITAS – realizada em duas fases: Pacífico e Atlântico, a UNITAS e a *Partnership of Americas* (POA) são operações organizadas e conduzidas pelos EUA e realizadas anualmente, com a participação de diversos Estados do continente americano, como Belize, Canadá, Chile, Colômbia, El Salvador, Equador, Honduras, México, Panamá, Peru, República Dominicana, além do Brasil.

- Operação FELINO – Organizada no âmbito da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP¹⁴) e realizada bianualmente, quando naval consiste na realização de uma

¹⁴ A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), entidade reunindo Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal e São Tomé e Príncipe foi criada em 17 de julho de 1996, em Lisboa (CPLP, 2018).

Operação Anfíbia (OpAnf), e tem o objetivo de treinar as Forças Armadas participantes para um eventual emprego em operações de paz e assistência humanitária, sob a égide da ONU.

– Operação OBANGAME EXPRESS – é um exercício marítimo multinacional conduzido pelos EUA (AFRICOM¹⁵) e realizado no Golfo da Guiné, que tem por objetivo aumentar a segurança na região, por meio da realização de operações de patrulha e inspeção naval. A operação conta com Estados da África, Europa e América do Sul.

– Operação IBSAMAR – essa operação é realizada no âmbito do fórum IBAS (Índia, Brasil e África do Sul), com a participação exclusiva dos Estados membros, na costa sul africana.

– Operação ATLASUR – realizada com as Marinhas do Brasil, Argentina, Uruguai e África do Sul (BRASIL, 2014).

Essas operações demonstram o interesse do Brasil na cooperação com os Estados limítrofes do Atlântico Sul para manter a segurança na região. No caso do presente trabalho, podem ser destacadas as interações com a África do Sul, as quais são alvo de análise no capítulo 4 e que também permitem atender duas das tarefas do poder naval que são: contribuir com a dissuasão, na medida que demonstra as capacidades da MB; e controlar áreas marítimas.

2.5 Conclusões parciais

Neste capítulo buscou-se focar nos interesses brasileiros no Atlântico Sul. Para isso, inicialmente foram feitas definições dos conceitos básicos para o desenvolvimento do trabalho,

¹⁵ O AFRICOM é um dos seis comandos de combate geográfico do Departamento de Defesa dos EUA e é responsável perante o Secretário de Defesa pelas relações militares com nações africanas, a União Africana e organizações africanas de segurança regional. Comando combatente de espectro total, o US AFRICOM é responsável por todas as operações, exercícios e cooperação em segurança do Departamento de Defesa dos EUA no continente africano, suas nações insulares e suas águas adjacentes. O AFRICOM iniciou suas operações iniciais em 1º de outubro de 2007 e oficialmente tornou-se plenamente capaz de funcionar em 1º de outubro de 2008 (tradução nossa) (AFRICOM, 2018).

como o *safety* e o *security*, sendo eles desdobrados posteriormente, quando da apresentação de ações ligadas ao *safety*, como as operações SAR e inspeções navais; e ações ligadas ao *security* quando são realizadas as patrulhas navais e as operações com Marinhas amigas, que servem para atender as tarefas do poder naval como contribuir com a dissuasão, controlar áreas marítimas e negar o uso do mar.

Assim foi possível demonstrar que os interesses do Brasil no Atlântico Sul estão ligados aos aspectos econômicos, com a manutenção das suas linhas de comunicações marítimas, bem como a garantia da prospecção de petróleo, nas bacias marítimas, a pesca e garantia da exploração das riquezas na ZEE, como os polímeros metálicos. Também não se pode negligenciar a garantia da liderança e influência na região, por meio do controle do tráfego marítimo.

Por fim, no campo das possibilidades de cooperação para a segurança marítima no Atlântico Sul com outros Estados, em especial a África do Sul, neste capítulo foram vislumbradas as seguintes oportunidades: compartilhamento de informações, treinamento e realização de intercâmbios no âmbito do CNTM; cooperação e compartilhamento de informações sobre o leito marinho na região mesoatlântica, dentro do programa LEPLAC; e realização de exercícios em conjuntos com Marinhas amigas, como ATLASUR e IBSAMAR, com o propósito de patrulhar o espaço atlântico, a fim de diminuir a presença e a influência de potências exógenas.

3 A ÁFRICA DO SUL E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL

Este capítulo é dedicado a posicionar a África do Sul no ambiente do Atlântico Sul, buscando-se mostrar quais são os interesses do país na região, a fim de contribuir na análise dos pontos de cooperação com o Brasil para a segurança marítima. Para tanto, é descrito o histórico da formação do Estado. De maneira complementar é feita a ilustração da importância do comércio internacional, por via marítima. Isso porque acredita-se que este último aspecto possui influência na formação do pensamento estratégico naval e consequentemente na construção da Marinha da África do Sul¹⁶.

3.1 O histórico da formação da África do Sul

Os 300 anos de história recente sul-africana que precederam a dramática reviravolta em direção à liberdade e à democracia, no final do século XX, explicam como se chegou ao regime de segregação racial chamado de *apartheid*. Colonizadores europeus brancos de três Estados: Holanda, França, em menor número, e Reino Unido, lutaram entre si pelo direito de controlar um território vasto que, na opinião de cada um, pertencia a eles. Na mesma época, tribos negras também participaram das disputas. Esses atores ainda travaram batalhas entre si. Como um tempero a mais para complicar a situação, foram descobertas minas de ouro e diamante (ÁFRICA DO SUL, 2018).

Os portugueses foram os primeiros europeus a chegar ao território sul-africano, em 1488, com o navegador Bartolomeu Dias que chegou ao Cabo da Boa Esperança. Assim, possibilitou-se que, em 1497, Vasco da Gama inaugurasse a rota do Cabo, a principal linha de comunicação marítima entre Europa e Ásia por três séculos – até a abertura do Canal de Suez

¹⁶ *South African Navy* – SAN (Tradução nossa).

no século XIX – e tornando a região um importante e disputado ponto de apoio. Assim, em 1652, com a Companhia da Índias Ocidentais, os holandeses se apropriaram da cidade do cabo, permitindo a chegada de franceses em 1688, os quais introduziram a cultura da uva. Os holandeses, também, trouxeram indonésios para trabalhar nas lavouras, em virtude dos conflitos com os negros locais.

Os colonizadores holandeses decidiram se diferenciar de seus irmãos da Holanda e se autodenominaram boers, palavra que significa fazendeiros, ou *afrikaaners* (africanos). Contudo, o fim da Companhia das Índias Ocidentais em 1795 permitiu que forças inglesas se apropriassem da Cidade do Cabo, introduzindo escravos indianos para trabalharem na cultura da cana de açúcar e adicionando mais um grupo étnico à turbulenta mistura que já existia na região. Com a chegada inglesa, os boers fugiram para o interior e entraram em conflito com as tribos negras habitantes daquele espaço.

Em 1867, a África do Sul ainda não era considerada uma nação. Isso porque quatro colônias regidas por brancos e vários reinos de negros coexistiam. É importante ressaltar, contudo, que, nesse cenário, o poder britânico era dominante. Ainda assim, muitas colônias grandes conseguiram achar suas fontes de poder. Além disso, nesse período foram descobertos ouro e diamante e teve início um novo ciclo de disputas que culminou com as guerras Anglo-Boers, de 1880 a 1881 e de 1899 a 1902, as quais resultaram na derrota dos Boers e no domínio completo pelo Reino Unido do território sul-africano (ÁFRICA DO SUL, 2018).

No processo de formação da República da África do Sul o conflito entre os diversos grupos étnicos que habitavam o Estado foi uma constante, sendo o seu ápice atingido com a implantação do regime *apartheid*, em 1948, o qual levou ao isolamento internacional do Estado, prejudicando as suas relações internacionais. Dessa forma, somente após o fim do regime de segregação racial, na década de 1990, foi possível um aumento das relações bilaterais entre

Brasil e a África do Sul, as quais estão em um crescente, em virtude de interesses comuns como o livre comércio Sul-Sul (ÁFRICA DO SUL, 2018).

3.2 A importância do comércio internacional para a África do Sul

Conforme Cilliers (2017) narra, a África do Sul é indubitavelmente o Estado líder na África. Entretanto no Norte do continente os principais líderes são o Egito e a Argélia. Desse modo, ainda que este Estado se destaque mais fortemente na África subsaariana, é preciso ressaltar que a Nigéria é a maior economia do continente, estando a economia sul-africana em segundo lugar.

Também de acordo com Cilliers (2017) a África do Sul possui uma economia complexa, dependente das *commodities*¹⁷, mas com uma base industrial significativa, a qual coloca a bolsa de valores de Johannesburg em destaque no continente, sendo cerca de 10 vezes maior que qualquer outra bolsa e representando 80% do mercado africano, o que faz do Estado o mais importante mercado econômico da África (CILLIERS, 2017, p. 202). Complementando o aspecto econômico, o Estado se destaca pelas relações diplomáticas e possui 122 representações ao redor do mundo, sendo 47 em Estados africanos, e hospeda 134 embaixadas, o que transforma Pretoria¹⁸ no maior centro diplomático da África, rivalizando com o Cairo. Contudo, atualmente o Estado vem perdendo espaço nas representações diplomáticas para Addis Ababa, Etiópia, sede da União Africana (UA)¹⁹ (CILLIERS, 2017).

¹⁷ Commodities – palavra usada para descrever produtos de baixo valor agregado, como minerais e produtos agrícolas. (nota do autor).

¹⁸ A África do Sul possui 3 capitais: Executiva, Pretória; Legislativa, Cidade do Cabo, e Judiciária, Bloemfontein (ÁFRICA DO SUL, 2018).

¹⁹ União Africana – é uma união continental que consiste em todos os 55 Estados do continente africano. Foi estabelecido em 26 de maio de 2001 em Adis Abeba, Etiópia, e lançado em 9 de julho de 2002 na África do Sul, com o objetivo de substituir a Organização da Unidade Africana (OUA) estabelecida em 25 de maio de 1963 em Addis Abeba, com 32 governos signatários (UA, 2018b).

Um aspecto importante sul-africano é o seu comércio exterior, o qual é em grande parte transportado pelo mar, sendo o Reino Unido e a UE, seus principais parceiros, respondendo por 77% do investimento externo no Estado. Ademais, os EUA são outro parceiro relevante que nos últimos anos tem apresentado um declínio nas relações. Cabe também ressaltar que o comércio com a China, a despeito de ter aumentado nos últimos anos, como também nos demais Estados do continente, ainda representa em termos de investimento apenas 4%. Um destaque nesse setor é o incremento do comércio com a Índia, que desde do meio de 2008, vem aumentando significativamente (CILLIERS, 2017, p. 203).

A África do Sul possui uma relação comercial muito relevante com a África, pois é somente nesse continente que o Estado consegue superávit comercial. No ano de 2012 os sul-africanos investiram mais no continente africano que os EUA e a China. Além do lado comercial, há também o investimento na área de segurança na busca da paz, em um continente assolado por diversos conflitos, como por exemplo na Líbia, no Lesoto e na Costa do Marfim (CILLIERS, 2017).

Dessa forma, nesta seção foi possível observar que as relações comerciais com os Estados sul-americanos não foram destacadas nas análises do autor Cilliers, demonstrando serem de pouca relevância para a economia da África do Sul. Além disso, também observou-se que o comércio com a Europa é fundamental para o Estado, sendo ele realizado em grande parte por via marítima. Dessa forma, a rota marítima pelo Atlântico Sul assume um papel capital para a economia sul-africana. Por fim, identificou-se que os Estados do continente africano são parceiros comerciais muito relevantes o que aumenta o interesse do Estado na segurança do espaço atlântico.

3.3 O pensamento estratégico Naval da África do Sul e o Atlântico Sul

Nesta seção é apresentada a visão da estratégia naval sul-africana, segundo a abordagem de Greg Mills, diretor do Instituto Sul-Africano de Assuntos Internacionais (SAIIA)²⁰ até 2006. Isso porque esse autor faz uma análise ampla do contexto marítimo para a África do Sul no século XXI. Ademais, é importante citar que foi observada uma preocupação maior, por parte de Mills, no estudo do Oceano Índico.

Fica claro para um Estado como a África do Sul – que assim como o Brasil, é caracterizado como emergente – que os problemas de segurança estão mais ligados com questões de desenvolvimento efetivamente, do que com questões puramente militares ou de segurança territorial. Ademais, na nova ordem mundial, após a queda do muro de Berlim, em 1989, e o esfacelamento da União Soviética, em 1991, as ameaças externas ao Estado sul-africano foram reduzidas (MILLS, 1995).

Contudo, aumentaram as ameaças internas, com efeitos externos, fruto da corrupção, do terrorismo, das drogas, da pobreza, do contrabando e das ameaças ao meio ambiente. Transportando estas mazelas para a esfera marítima, são identificados como desafios: a segurança das rotas comerciais de interesse; a integridade territorial; e o controle efetivo dos recursos marinhos – aqui com desdobramentos para o controle dos estudos da hidrografia, oceanografia e biologia marinha (MILLS, 1995).

Ressalta-se que cerca de 90% a 95% do comércio internacional sul-africano é realizado por via marítima, o que representa cerca de 80% em divisas. Portanto é de vital importância para a economia do Estado a segurança de suas linhas de comunicações marítimas. Não se pode esquecer que os sul-africanos são grandes exportadores de *commodities* que, em virtude da natureza desses insumos, em sua grande parte minerais, necessitam ser escoadas pelo mar (MILLS, 1995).

²⁰ SAIIA - *South African Institute of International Affairs* - Instituto Sul-Africano de Assuntos Internacionais (tradução nossa).

No aspecto *security* da segurança marítima, as ameaças observadas no sul da África são a pirataria contra navios de pequeno porte e o contrabando. Este último preocupa mais por envolver a fraude as cargas e cria um grande problema internacional. Para solucionar esta questão são necessárias inteligência e cooperação regional entre as nações, principalmente em um momento em que as Marinhas, exceto as do Leste da Ásia, vêm sofrendo uma redução no número de navios (MILLS, 1995), o que, por sua vez, tem afetado a capacidade de controle marítimo dos Estados.

Anteriormente, foram apresentadas as preocupações tradicionais nas questões marítimas. No entanto, existem outras como a pesca. Isso porque notadamente os cardumes no Hemisfério Norte estão em franca redução, acordo Mills, o que pressiona os produtores a buscarem novas regiões, principalmente no Hemisfério Sul, e obriga as nações desse Hemisfério a buscarem formas de regulamentar essa atividade econômica.

Ressalta-se que os Estados do Hemisfério Sul, em especial do Atlântico Sul, em sua maioria têm dificuldades para regulamentar a exploração dos recursos marinhos. Essa dificuldade se dá em virtude da precariedade de suas instituições e portanto tornam-se alvos de exploração indiscriminada por parte das economias mais desenvolvidas do Hemisfério Norte.

Outro aspecto importante a ser apresentado são os recursos minerais, provenientes do mar. Destaca-se, assim, que a África do Sul possui interesse econômico na exploração de petróleo em Cabina, Angola, e possíveis campos na Namíbia e Moçambique.

Além disso trabalha para realizar prospecção *offshore* de diamantes e se preocupa em resguardar os seus interesses econômicos na ZEE em conformidade com a CNUDM. Além disso visa evitar a poluição marinha em sua área de interesse (MILLS, 1995), guardando grande semelhança com os interesses brasileiros.

Para um Estado como a África do Sul, com recursos escassos e uma variedade de demandas marítimas na ZEE, como a segurança das rotas e a defesa da costa, é necessário que

haja um *mix* de navios, aeronaves e sensores para desempenhar a atividade de segurança marítima abrangendo os seus dois aspectos o *safety* e o *security*, como o Brasil busca produzir com o SisGAAz. (MILLS, 1995)

Complementando Mills, Grove (1995) enfatiza a importância para a África do Sul da cooperação no Atlântico Sul com os demais Estados limítrofes, em especial os da América do Sul, para atingir os propósitos de *safety* e *security* na região, tendo em vista as distâncias envolvidas. Nesse diapasão, o Brasil se destaca como o principal parceiro sul-africano, tendo em vista possuir interesses comuns, como a proteção das suas ZEE, além de serem parceiros em Fóruns regionais como o IBAS (LALBAHADUR; GROBBELAAR; DU PLESSIS, 2015).

Destaca-se, assim, que nesta seção foi demonstrado que existem diversos interesses comuns entre os sul-africanos e os brasileiros quanto à segurança marítima, os quais indicam a oportunidade de um incremento na cooperação em áreas como: a pesquisa do leito marinho, o compartilhamento das informações de controle marítimo e intercâmbios na área militar.

3.4 A Marinha da África do Sul (*South African Navy – SAN*)

Como forma de entender as possibilidades da SAN e como ela pode contribuir com a segurança do Atlântico Sul, abaixo é relatado o desenvolvimento histórico da Força, tendo como base as informações oficiais da SAN (2018).

A primeira Força Naval da África do Sul, o *SA Naval Service*, foi fundada em 1 de abril de 1922, com a seguinte composição: um navio de pesquisa hidrográfica renomeado Protea e dois varredores de minas. Posteriormente foram incorporados o Immortelle, ex-Eden da *Royal Navy*, juntamente com outros dois da mesma classe, Sonneblom e Protea. Dessa forma, estes navios formaram o núcleo duro da nova Esquadra, a qual foi fortemente influenciada pela *Royal Navy* até o final da II GM (SAN, 2018).

Em 1 de maio de 1946, a Marinha sul-africana foi reconstituída como parte da Força de Defesa da União com a seguinte composição: três fragatas da Classe Loch e navios menores. Em 1951, as Forças Navais da África do Sul se tornaram a Marinha da África do Sul (SAN) e cresceram para 132 oficiais e 1.499 homens.

Por sua vez, em 1955 foi celebrado entre o Reino Unido e a África do Sul o Acordo da Cidade de Simon, muito importante para a SAN, pois pelos termos do acordo a Base Naval e o estaleiro de Simon Town foram entregues à África do Sul. Já em 1º de abril de 1957, a principal base naval da SAN foi mudada de Durban para a cidade de Simon, bem como o Comando da Marinha saiu de Pretoria para a cidade de Simon, onde permaneceu até 1976, quando voltou para Pretoria. Nos termos do acordo, a SAN também adquiriu diversos meios da *Royal Navy* entre eles se destaca três novas fragatas antissubmarino Tipo 12.

Cabe destacar que em 1970, nasceu a Força de Submarinos com a chegada de 3 submarinos franceses da classe Daphne. Outras compras de meios foram canceladas como resultado do embargo de armas liderado pela ONU contra a África do Sul em 1977, em função do *apartheid*.

Não muito depois, após o fim do *apartheid*, em 1994 a SAN foi reorganizada, culminando, em 1999, na redução da estrutura da Força sendo grande parte concentrada na cidade de Simon. Assim, a administração e funções logísticas foram confiadas a uma base de apoio geral, a Base Naval Simon's Town.

Hoje a SAN possui um porte médio para pequeno, centrada em três submarinos de origem alemã, classe IKL 209, e quatro Fragatas, também de origem alemã, Classe Valour, MEKO A200, meios comissionados após o ano de 2000. Além disso possui um navio transporte de tropa e logístico, Drakensberg, de construção própria, na década de 1980; 5 navios patrulhas, sendo dois oceânicos e três costeiros; e um navio-hidrográfico com quase de 50 anos de tempo de serviço (CARDOSO, 2018).

A Marinha da África do Sul do século XXI, apesar de ter em sua composição uma Esquadra, hoje tem como foco principal a patrulha oceânica e costeira. A SAN abdica de sua capacidade de projetar poder ou combate naval em virtude da relativamente baixa capacidade de uma Esquadra de pequeno porte, de orçamento reduzido e de poucos investimentos.

Ademais, a maior preocupação é a proteção de fronteiras, marítimas e terrestres, bem como controle e proteção de seu espaço aéreo. Salienta-se, também, que o projeto de modernização da SAN, *Project Biro*, deixa de lado a Esquadra para focar em navios-patrulha e navios de pesquisa. Ele prevê a aquisição por construção de três navios de patrulha *offshore* e três outros *inshore*. Assim, a postura da Marinha sul-africana demonstra um alinhamento com os pensamentos atuais para o emprego do poder naval, como de Speller (2018), no qual a segurança marítima valoriza as ações de *safety* e *security* (CARDOSO, 2018).

É importante ressaltar que no século XXI houve uma grande aproximação entre a SAN e a MB quanto à segurança marítima. Isso ocorreu porque no aspecto *safety* houve uma negociação no tema controle marítimo, tratado naquele Estado pelo Ministério dos Transportes. Desse modo, permitiu-se a participação de representantes sul-africanos como observadores nos exercícios da CAMAS e na realização anual do exercício TRANSOCEANIC, entre as Marinhas do CAMAS e a África do Sul. Além disso, também participa da rede multinacional de troca de informações da *Transregional Maritime Network* (T-RMN), composta por cerca de 30 Estados, do qual o Brasil representa uma das lideranças técnicas (RODRIGUES, 2018).

Por fim, os sul-africanos enviaram representantes nos eventos sobre controle marítimo no âmbito da ZOPACAS e, por meio dessas ações, contribuem para uma maior cooperação e integração no controle do Atlântico Sul (COAMAS, 2018). Quanto ao aspecto *security*, são realizados exercícios conjuntos nas operações ATLASUR e IBSAMAR, nos quais são realizados adestramentos e principalmente é exercitada a dissuasão.

Com os dados apresentados foi observado que a SAN sofre com desafios parecidos com os da MB, passando por períodos de grande estrutura e outros de menor porte. Cabe por fim destacar que na atualidade a SAN está sendo reestruturada, o que permite oportunidades para intercâmbios e compartilhamento de informações para aumentar a capacidade operativa das Forças.

3.5 Conclusões parciais

O atual capítulo foi dedicado à África do Sul. Por isso foi apresentada conflituosa construção da República, a qual, no final do século XX teve as relações internacionais dificultadas, em virtude de sanções econômicas aplicadas pela ONU em razão do *apartheid*. Essas sanções dificultaram as relações bilaterais com o Brasil, evitando uma maior interação entre os Estados. Mas, logo ao final do regime de segregação, em 1994, o Brasil retomou as relações com o Estado e foram implementadas ações em rumo a aumentar as relações Sul-Sul, que são tratadas mais à frente. Também foi observado que o pensamento marítimo do Estado possui uma prevalência do Oceano Índico. Dessa forma, é importante para o Brasil buscar influenciar os sul-africanos para aumentar o interesse nas relações com os Estados da América do Sul.

Posteriormente, foi identificado que os sul-africanos possuem a segunda economia da África e muito dependente das relações comerciais com o Hemisfério Norte, em especial os Estados da Europa, sem deixar de participar da economia da África, onde se destaca por ser um dos Estados com maior investimento. Esse comércio com o Norte é feito prioritariamente por meio marítimo, ou seja, a economia do Estado é dependente de suas rotas marítimas. Portanto é fundamental que haja um controle das rotas marítimas do Atlântico Sul, além do Estado ter outros interesses econômicos no região como a exploração de hidrocarbonetos e minerais, que aproximam muito dos interesses brasileiros, levando-se a considerar a possibilidade de

cooperação entre os dois Estados no desenvolvimento de técnicas para explorar os recursos marítimos.

Por fim, foi descrita a Marinha da África do Sul que está próxima do seu centenário e em um momento de reformulação em busca de uma maior participação em atividades de Patrulha Naval, em conformidade com o emprego do Poder Naval acordo Speller (2018). Também deve ser destacado o interesse do Estado na participação das atividades de controle marítimo do CAMAS e os exercícios conjuntos com os meios navais; porque esses fatos permitem identificar a possibilidade de cooperação com a MB em ações de segurança marítima abrangendo os seus dois aspectos o *security* e *safety*, em harmonia com o modelo de Booth. Além disso, é possível demonstrar os interesses convergentes nas tarefas do poder naval como: controlar a área marítima, negar o uso do mar e contribuir para a dissuasão.

Desse modo, ao final deste capítulo foi possível identificar que existem oportunidades para a cooperação entre Brasil e África do Sul na segurança marítima, aspecto *security*, com exercícios entre as Marinhas. Além disso, oportunidades também foram identificadas na área econômica por meio da relação entre as duas economias emergentes, principalmente no interesse no desenvolvimento da economia azul, como na exploração dos recursos marinhos.

4 O BRASIL E ÁFRICA DO SUL NOS FÓRUNS QUE ABORDAM O ATLÂNTICO SUL

Neste capítulo são apresentados os principais Fóruns internacionais e acordos dos quais o Brasil e a África do Sul participam, com enfoque naqueles que abordam o Atlântico Sul. Para tanto destaca-se que a cooperação e a coordenação na esfera multilateral entre os Estados assumem um papel cada vez mais relevante na defesa de um sistema de governança global mais equitativo, transparente e democrático. Portanto, ambos os Estados participam de Organizações e Fóruns como: ASA, BASIC²¹, BRICS, G20 financeiro; G20 comercial, IBAS, ONU e ZOPACAS.

Cabe ressaltar que a seguir é feita uma apresentação mais precisa da ZOPACAS, do IBAS, do BRICS e da ASA. Apesar disso, sublinha-se que tal apresentação não é expandida no presente estudo, em virtude de não ter como foco o Atlântico Sul. Além disso, é importante mencionar o BASIC merece uma citação especial, pois trata-se de um grupo no qual o Brasil e a África do Sul possuem papel de destaque e têm a oportunidade de estreitar as interações, podendo até facilitar decisões futuras em relação ao Atlântico Sul. Esse fórum possui um foco maior nas condições climáticas para permitir o desenvolvimento de forma sustentável.

Aqui cabe uma breve interrupção para ampliar a descrição das relações entre Brasil e África do Sul. Destaca-se que a África do Sul, ao lado de Angola, é um dos dois Estados africanos com os quais o Brasil mantém "Parceria Estratégica", firmada em julho de 2010. A pauta das relações bilaterais é extensa, abrangendo, entre outros temas, administração pública; agricultura; ciência e tecnologia; comunicações; defesa; energia; meio ambiente; saúde; e segurança alimentar (BRASIL, 2018j).

²¹ O grupo conhecido pelo acrônimo BASIC agrega autoridades e altos oficiais de quatro Estados em desenvolvimento, Brasil, África do Sul, Índia e China, para coordenar posições e formular propostas concretas relacionadas às mudanças climáticas (BRASIL, 2018a)

Ademais, o intercâmbio comercial entre o Brasil e África do Sul é constituído por produtos primários e industrializados e cresceu aproximadamente 300%, em pouco mais de uma década, passando de US\$ 659 milhões, em 2002, para US\$ 2,6 bilhões, em 2012. Cabe igualmente registrar a diversificação e o crescente volume dos investimentos de empresas sul-africanas no Brasil, com destaque nos setores de comunicações, mineração e aviação, bem como os investimentos brasileiros naquele Estado africano, que se destacam nos setores de veículos e autopeças, mineração, alimentos e de resseguro (BRASIL, 2018j).

4.1 Os principais Fóruns Internacionais com a presença do Brasil e da África do Sul

Nesta seção são apresentados alguns dos Fóruns mais importantes para a interação Brasil e África do Sul como: ZOPACAS, IBAS, ASA e BRICS. Isso porque tem-se em mente que essa participação de ambos os Estados em Fóruns internacionais, que abordam de alguma forma a região do Atlântico Sul, contribui para o aumento da cooperação no segmento segurança marítima da região, abrangendo os seus dois aspectos *security* e *safety*.

4.1.1 A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)

Tendo como base as informações disponíveis no Ministério das Relações Exteriores do Brasil a ZOPACAS foi estabelecida em 1986, por meio da Resolução 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU), por iniciativa do Brasil e com apoio dos Estados limítrofes da região. A resolução mais recente foi adotada em 2015 e enfatizou o papel da ZOPACAS como fórum para interação crescente e apoio mútuo entre os Estados do Atlântico Sul (BRASIL, 2018g).

A Zona é composta por 24 Estados banhados pelo Atlântico Sul: África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão,

Gâmbia, Gana, Guiné-Conacri, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai.

A ZOPACAS é o principal foro para o tratamento de temas relativos à segurança do Atlântico Sul. Trata-se de uma iniciativa que busca articular ações em benefício da paz, da estabilidade e do desenvolvimento sustentável do Atlântico Sul por meio do fortalecimento da coordenação e da cooperação entre seus Estados-membros. Além de seu componente geopolítico, a ZOPACAS inclui, também, compromissos com a conservação do meio ambiente marinho e a promoção do desenvolvimento sustentável, conforme expressado pelo apoio dos Estados-membros à criação do santuário de baleias do Atlântico Sul, na Declaração de Montevideú, de 2013 (BRASIL, 2018g).

Para a preservação da paz no Atlântico Sul, é imprescindível que a região se mantenha como zona livre de armas nucleares e de outras armas de destruição em massa. O compromisso dos Estados da ZOPACAS com esse objetivo foi formalizado por meio do Tratado de Tlatelolco, do Tratado da Antártida e do Tratado de Pelindaba – que declaram serem zonas livres de armas nucleares, respectivamente, a América Latina e o Caribe, o continente Antártico e a África. Essa rede de compromissos também contribui para fortalecer iniciativas no âmbito das Nações Unidas voltadas ao estabelecimento do Hemisfério Sul e de Áreas Adjacentes como zona livre de armas nucleares (BRASIL, 2018g).

Desde sua criação, já foram realizadas sete reuniões Ministeriais da ZOPACAS, quais sejam:

- Rio de Janeiro, Brasil (1988)
- Abuja, Nigéria (1990)
- Brasília, Brasil (1994)
- Somerset West, África do Sul (1996)
- Buenos Aires, Argentina (1998)

– Luanda, Angola (2007)

– Montevideu, Uruguai (2013)

Destaca-se que a última reunião mencionada, a Reunião Ministerial de Montevideu, de 2013, teve como objetivo central revitalizar a ZOPACAS e contou com a participação de praticamente todos os Estados que a integram. Para fortalecer a iniciativa, dotando-a de maior institucionalidade, foi criado Grupo de Contato que acompanhará a implementação das decisões acordadas em Montevideu e que coordenará sobre temas relevantes para a zona de paz e cooperação. (BRASIL, 2018g)

O grupo é formado pelos Estados que já sediaram Reuniões Ministeriais, como Brasil e África do Sul, e por Cabo Verde. Nessa mesma reunião foi assinada a Declaração de Montevideu, na qual os Estados da ZOPACAS concordaram em reunir-se anualmente à margem da AGNU para revisar o progresso alcançado e decidir sobre ações futuras (BRASIL, 2018g).

O Brasil, nos últimos anos, realizou eventos com a participação dos integrantes da ZOPACAS no sentido de aumentar a cooperação e o compartilhamento de informações no espaço atlântico. O primeiro deles foi o I Seminário sobre Vigilância Marítima da ZOPACAS, na cidade de Salvador em 2013. O encontro reuniu 23 dos 24 Estados-membros, para trocar experiências sobre temas de segurança e vigilância do tráfego marítimo e busca e salvamento (BRASIL, 2018g).

Além disso, em junho de 2016, no Rio de Janeiro, ocorreu o Seminário sobre Segurança Marítima no Atlântico Sul, organizado em parceria da Organização Marítima Internacional (IMO) com o Comando do Controle do Tráfego Marítimo. À semelhança dessas iniciativas, a ZOPACAS continua sendo ativo grupo de coordenação em outros temas de interesse comum, a exemplo do Seminário de Operações de Paz – ZOPACAS, que teve lugar em Salvador, em novembro de 2015. Todas essas atividades demonstram o interesse em que o

grupo exerça um papel maior e mais ativo na segurança marítima do Atlântico Sul (BRASIL, 2018g).

É importante notar que a África do Sul desempenha um papel importante na ZOPACAS, sendo um dos membros presentes na assembleia da ONU de 1986 que criou o órgão. Entretanto, nesse período, o Estado vivia sob o regime do *apartheid*, sofrendo sanções internacionais e limitando a sua participação. Porém, com o Presidente Mandela nos anos 1990, o Estado assumiu uma nova postura internacional, de maior participação nos Fóruns. Assim, em 1996 o Estado sediou e organizou a quarta reunião do grupo, passando a ser um dos líderes da ZOPACAS, juntamente com o Brasil, como é demonstrado com a participação conjunta de ambos os Estados nas iniciativas do Fórum sobre segurança marítima e no Grupo de Contato, principal órgão de controle do grupo.

Aqui cabe uma nota quanto ao papel precursor da África do Sul no quesito segurança marítima do espaço sul atlântico, principal tema da ZOPACAS.

Em 1967, por exemplo, o governo sul-africano inicia uma série de “intercâmbios”, com as forças armadas argentinas e brasileiras na intenção de promover a criação de um pacto defensivo, a Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS). (DODDS, 1994) O que impulsionava estes intercâmbios era o “temor” de que a armada Soviética controlasse os principais pontos de passagem do Atlântico Sul levando em conta a estratégia marítima de “flexamento de rotas” tal como definida por Gorshkov (PENHA, 2011, p.134).

Depreende-se, assim, que a ZOPACAS funciona como um órgão catalizador das preocupações e ações para manter a segurança marítima na região do Atlântico Sul. Um aspecto relevante é a não participação de Estados do Hemisfério Norte no órgão, mesmo aqueles que possuem possessões na região como Reino Unido e França, demonstrando uma valorização da relação Sul-Sul no fórum. Entretanto, observa-se uma fragilidade do órgão em virtude de não possuir uma sede e nem uma Secretária-Geral, para conduzir os trabalhos. A criação do Grupo de Controle, com a participação do Brasil e da África do Sul, líderes regionais, é uma iniciativa tímida de tornar as ações mais perenes, que deve ser incentivada e ampliada em busca de uma estrutura mais sólida.

4.1.2 O Fórum de Diálogo entre Índia, Brasil e África do Sul (IBAS)

O IBAS foi fundado em Brasília, em 2003, com o objetivo de se constituir num mecanismo de coordenação entre Índia, Brasil e África do Sul, Estados emergentes que comungam a característica de serem democracias multiétnicas e multiculturais. Ressalta-se que a principal missão do IBAS é contribuir para a construção de uma nova arquitetura internacional, unindo vozes em temas globais e aprofundando seu relacionamento mútuo em diferentes áreas.

Para além do aspecto diplomático, o IBAS prevê a cooperação setorial em diferentes áreas, ente as quais destaca-se, aqui, a de defesa. Nesse campo, os diálogos entre o Brasil e a África do Sul têm se aprofundado, também, em função da realização de grandes eventos no Brasil, como a Copa do Mundo, em 2014, e as Olimpíadas, em 2016, com os sul-africanos compartilhando sua experiência na organização de evento desse porte. Os dois Estados também têm trabalhado conjuntamente em projetos de proteção do Atlântico e no desenvolvimento de equipamentos militares de ponta (BRASIL, 2018f).

Percebe-se, assim, que o IBAS faz parte de um conjunto de ações que demonstram uma aproximação entre Brasil e África do Sul começada a partir dos anos 1990 com a visita do Presidente Mandela à Brasília.

4.1.3 A Cúpula América do Sul – África (ASA)

A Cúpula América do Sul – África (ASA) surgiu em 2006 a partir do desejo e do interesse da América do Sul e da África em construir novos paradigmas para a cooperação Sul-Sul, baseados numa ordem mais multipolar e democrática. Trata-se de mais uma iniciativa que reflete a aproximação do Brasil com o continente africano. Por ser o único mecanismo a

reunir periodicamente líderes africanos e sul-americanos, é uma plataforma privilegiada para o estreitamento de laços entre as duas regiões, bem como possibilita a aproximação aos Estados limítrofes ao Oceano Atlântico.

A Cúpula colabora para fortalecer a identidade da América do Sul, que se apresenta e dialoga com outra região de maneira integrada. Além disso, constitui foro para o debate de iniciativas que visam ao desenvolvimento de seus Estados membros, em uma relação pautada não por ajuda externa, mas sim pela cooperação entre Estados que compartilham problemas e desafios (BRASIL, 2018i).

Destaca-se que participam da Cúpula 66 Estados dos dois continentes, sendo 12 sul-americanos e 54 africanos, correspondendo a cerca de um terço dos Estados-membros das Nações Unidas, reunindo um PIB da ordem de US\$ 6 trilhões e um total de mais de 1,4 bilhão de pessoas (BRASIL, 2018i).

Nesse sentido, a participação de Brasil e África do Sul na ASA é muito importante para a integração dos Estados do Hemisfério Sul banhados pelo Atlântico, em virtude do papel de destaque de ambos os Estados em seus continentes, que auxiliam em uma maior possibilidade de integração Sul-Sul, em busca de cooperação e integração regional. Entretanto este Fórum, ao possuir muitos membros, mas não possuir uma estrutura perene, tem as suas ações limitadas aos encontros entre Chefes de Governo e Estado, que até o momento foram três: Nigéria em 2006, Venezuela em 2009 e Guiné Equatorial em 2013; e cujos resultados foram tímidos. Dessa forma, com vistas a facilitar as ações dentro do órgão, o Brasil sediou, em Brasília, em 26 e 27 de março de 2015, o seminário de reflexão “Repensando a ASA: cooperação para a Paz e o Desenvolvimento Sustentável – uma nova ASA para um novo cenário internacional” (BRASIL, 2018i).

4.1.4 O BRICS

Inicialmente BRIC e atualmente BRICS, o acrônimo foi criado em 2001, pelo mercado financeiro, para relacionar quatro economias emergentes: Brasil, Rússia, Índia e China. Conseqüentemente, os primeiros contatos informais entre esses Estados começaram em 2006. Fruto dos contatos iniciais foi realizada a primeira reunião formal de Chanceleres do BRIC, em 18 de maio de 2008, em Ecatimburgo, na Rússia, passando o grupo a constituir uma nova entidade político-diplomática (BRASIL, 2018h). Desde 2009, os Chefes de Estado e de Governo dos BRIC se encontram anualmente.

Em 2011, na Cúpula de Sanya, a África do Sul passou a fazer parte do agrupamento, resultando na atual designação BRICS. Assim, nos últimos 10 anos, ocorreram nove reuniões de Cúpula, com a presença de todos os líderes do mecanismo (BRASIL, 2018h). Salienta-se que o BRICS tem desenvolvido as suas atividades no âmbito da coordenação política, da cooperação econômico-financeira e da cooperação multissetorial. Além disso, para efeito do presente trabalho, é considerado um órgão que permite o incremento das relações entre dois grandes atores regionais do espaço atlântico: Brasil e África do Sul. Assim, como exemplo dessa possibilidade pode ser citada a V cúpula dos BRICS, realizada em Durban, em 2013 com o tema BRICS e África: Parceria para o Desenvolvimento, Integração e Industrialização (BRASIL, 2018h).

É importante sublinhar que o Brasil e a África do Sul desempenham papéis distintos, mas sinérgicos, no BRICS. O primeiro é membro fundador e está entre as dez maiores economias do mundo, já o segundo só foi incluído no grupo por convite em 2011, devido a ação intensa do Estado junto aos integrantes do Fórum. Essa integração tardia pode ser entendida quando se considera que desde da primeira reunião do grupo em 2008, a África do Sul procura ser integrada. Por isso, as principais ações desenvolvidas pelo Estado para isso consistiram na intensa articulação, com o apoio do Brasil. Como exemplo pode ser citada a

reunião do IBAS, em 2010, realizada na cidade de Brasília. Isso porque, após este evento houve encontro do BRIC e, nessa oportunidade, o Presidente sul-africano permaneceu na cidade e negociou, de forma individual, com cada membro BRIC. Dessa forma, é importante observar que a África do Sul não é uma das economias emergentes mais significantes do Mundo, antes dela há a Coreia do Sul, o México, a Turquia e até mesmo a Nigéria, que também é africana. Ressalta-se assim que, mais que seu *status* econômico, o que levou o Estado a conseguir o convite para o grupo foi o ativismo diplomático e a demonstração de ser um parceiro confiável. Isso porque boa parte dessas características foram demonstradas nas reuniões do BASIC – que possui os mesmos integrantes do BRIC exceto a Rússia. Além disso o Estado se apresentou como um importante representante da África, continente de interesse dos demais integrantes (STUENKEL, 2017).

Dessa forma, pode-se verificar que a parceria Brasil e África do Sul foi importante para a entrada do segundo no grupo e que eles são dois relevantes atores regionais. Nesse contexto é possível realizar intervenções para valorizar as ações Sul-Sul e, por conseguinte, tratar da política marítima na região que é do interesse de todos os Estados litorâneos do Atlântico Sul.

4.2 Conclusões parciais

Conforme foi apresentado neste capítulo, são diversos os Fóruns em que o Brasil e a África do Sul participam e todos eles contribuem para uma maior interação entre os dois Estados. Contudo, a ZOPACAS, em especial, representa uma oportunidade para que ambos os Estados exercitem a sua vocação para liderança regional. Além disso, esse exercício também pode ser realizado por meio de ações de cooperação e integração como a realização de adestramentos, seminários e operações contribuam para uma maior consciência situacional do

Atlântico Sul, bem como para a redução da presença das potências exógenas no espaço atlântico.

Dessa forma, o Brasil, por meio da MB, vem aplicando os pensamentos de Speller (2018) com base no método de Booth (FIG 7.). Assim, tem realizado ações como os seminários de vigilância marítima, que se enquadram em ações diplomáticas e subsidiárias e operações de paz e segurança marítima no âmbito da ZOPACAS – que é um Fórum muito importante para as relações Sul-Sul no âmbito da segurança marítima e capaz de reduzir a influência das grandes potências, refletindo o aspecto militar do pensamento de Speller.

5 O BRASIL E ÁFRICA DO SUL E AS PRINCIPAIS PREOCUPAÇÕES NA SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL

No estudo das ameaças no Atlântico Sul foram adotadas as análises do *Atlantic Future*²² nas quais o Oceano Atlântico é identificado como o mais pacífico, quando se trata de conflitos entre Estados. No entanto, ressalta-se que o Oceano Atlântico continua sendo uma região de grande violência quando se trata de conflitos dentro das sociedades. Embora, no viés *security* do termo, os desafios da segurança entre os Estados sejam maiores em outros oceanos, como por exemplo o Pacífico, os desafios para a segurança social, como proteger as pessoas da violência, são mais relevantes no Atlântico, em especial na sua porção Sul (UE, 2013).

Essa afirmativa se torna perceptível quando se aponta que as organizações criminosas envolvidas no tráfico de pessoas, armas, drogas e dinheiro estão forjando suas próprias interdependências panatlânticas. Até porque algumas estão entrelaçadas com redes terroristas para se tornarem preocupações de âmbito regional (UE, 2013).

Face a esse cenário, neste capítulo são apresentadas as principais preocupações começando com as não estatais, as quais serão divididas em pirataria, crime organizado, tráfico de drogas e terrorismo. Em seguida são analisadas a presença de outros Estados na região como EUA, China e UE, com destaque para o Reino Unido e França; porque estes Estados possuem territórios na região, chegando a haver debates sobre a possibilidade de os mesmos participarem ou não de organizações regionais, como a ZOPACAS e a ASA.

Ressalta-se que esse tema foi abordado pelo autor Britânico, Eric Grove (Mills, 1995), a partir da perspectiva de que a exclusividade da participação somente dos Estados limítrofes ao Atlântico Sul nas ações de cooperação para a segurança na região – principalmente no caso do Reino Unido, por ter territórios na região – representa uma preocupação. Assim, o

²² O ATLANTIC FUTURE foi um projeto de pesquisa colaborativa de 3 anos (2013-2015), financiado pela Comissão Europeia, órgão executivo da União Europeia (UE, 2013).

autor apoiou também a presença dos EUA, por ser um Estado defensor na ONU dos organismos específicos para a defesa regional. Entretanto, o que foi observado nos documentos de criação dos organismos que abordam o Atlântico Sul, é que eles são um ambiente restrito aos Estados da região e quando se cita a não nuclearização da região, percebe-se, veladamente, uma forma de mensagem às potências possuidoras desse tipo de armamento, uma vez que não há interesse da instalação de artefatos nucleares no Atlântico Sul. Assim, por fim, neste capítulo, são descritas as ações desenvolvidas pelo Brasil e África do Sul para contribuir com a segurança marítima regional.

5.1 As principais preocupações não estatais

Com a intensificação da globalização e da tecnologia de comunicação foi proporcionada às organizações criminosas a capacidade de expandir suas operações e conexões muito além dos limites de suas zonas originais. Possibilitou-se, assim, que, hoje, elas possam realizar ações transatlânticas.

Durante anos, armas de pequeno calibre e armas leves fluíram ilicitamente pelo Atlântico, da África ou da América do Norte para a América do Sul. Hoje, drogas, armas e fluxo de caixa atravessam todo o Atlântico. Agora os cartéis do crime invadiram os Estados; como o Governo da Guiné-Bissau, onde o Estado passa a trabalhar como uma empresa criminosa que facilita os fluxos ilícitos panatlânticos (UE, 2013).

Ressalta-se que a pirataria é a maior ameaça contra as rotas de transporte marítimo no Oceano Atlântico e na África Ocidental em particular. Atos de pirataria e assalto a mão armada no Golfo da Guiné representam mais de um quarto dos ataques registrados em todo o mundo (UE, 2015).

Na FIG. 9, a seguir, pode-se visualizar a relevância do número de ataque de piratas no Golfo da Guiné quando comparado com as demais regiões do planeta.

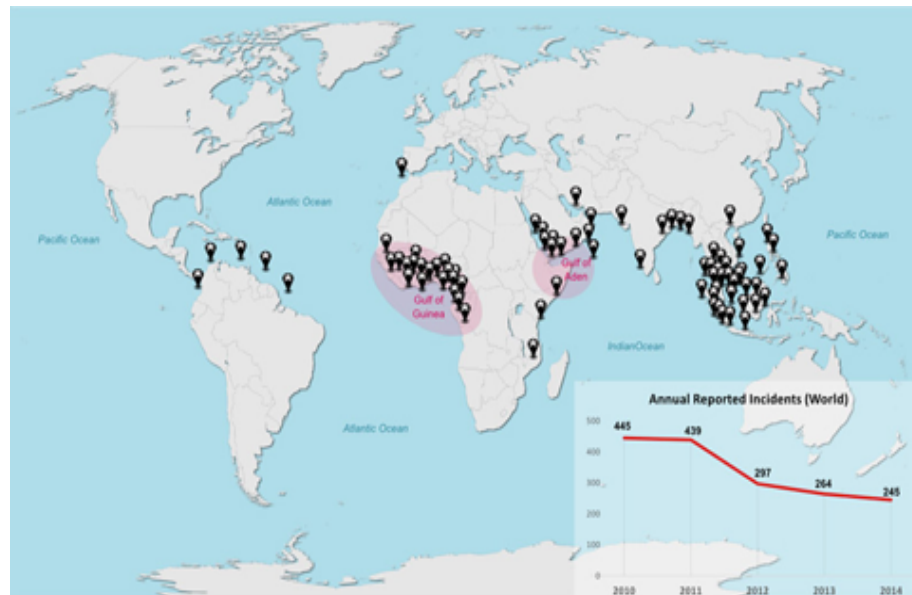


FIGURA 1 - Relatos de ataques de pirata em 2014
 Fonte: Atlantic Future (UE, 2015).

O Brasil delimitou as principais ameaças à segurança marítima, no aspecto *security*, no Atlântico Sul, na visão do Estado, por meio de manifestação à AGNU em documento sobre a ZOPACAS.

O Governo brasileiro acredita que existem áreas prioritárias nas quais o potencial da zona pode ser implementado de maneira mais proveitosa, como a desnuclearização da região, a proteção do meio ambiente marinho e a cooperação na luta contra o narcotráfico e crimes conexos. o tráfico ilícito de armas pequenas e armamento leve (ONU, 2001, p.2, tradução nossa)²³.

As ameaças, segundo o governo brasileiro, são: nuclearização, destruição do meio ambiente, narcotráfico e contrabando de armamento. Nessa listagem falta somente a pirataria, que é uma das principais ameaças segundo a *International Maritime Organization* (IMO, 2018).

²³ No original, em inglês: The Brazilian Government believes that there are priority areas in which the potential of the zone can be most fruitfully put into practice, such as denuclearization of the region, protection of the marine environment, and cooperation in the fight against drug- trafficking and related offences and the illicit trafficking in small arms and light weapons (ONU, 2001, p.2)

Após expostos estes aspectos, a seguir são apresentados de uma forma mais detalhada a pirataria, o crime organizado, o tráfico de drogas e o terrorismo, por serem ameaças não estatais com maior relevância na atualidade.

5.1.1 A pirataria

Crescentes fluxos comerciais e novas rotas de transporte marítimo acompanham a necessidade de maior vigilância e segurança no mar. Portanto, as rotas marítimas seguras são essenciais para a continuidade da paz e prosperidade no espaço atlântico.

Ressalta-se que essa maior necessidade de vigilância advém do aumento do rápido volume do comércio marítimo com carga de valor agregado no Atlântico Sul. Ademais, as economias emergentes, como o Brasil e a África do Sul, continuam a aumentar suas participações no comércio mundial de matérias-primas e de produtos acabados. Além disso, o transporte das *commodities*, exportação tradicional desses Estados, ocorre em rotas envolvendo o Oceano Atlântico. Ao mesmo tempo, uma vez concluídos, acordos de livre comércio como o Acordo de Associação UE-MERCOSUL deverão impulsionar ainda mais o comércio e rotas de transporte econômico no Atlântico Sul (LÉTÉ, 2015).

Por conseguinte, o apetite dos atores não atlânticos como a Índia, a China e Estados do Sudeste da Ásia pela energia e minerais acrescenta outro *boom* explosivo no transporte marítimo, do Atlântico Sul ao Índico e Pacífico. Por exemplo, entre 2000 e 2012, o comércio entre a China e a América Latina cresceu 25 vezes, de aproximadamente US \$ 10 bilhões para US \$ 255,5 bilhões. As exportações brasileiras para a China foram em torno de US \$ 75 bilhões em 2012 (TANG, 2013), tornando o Estado asiático o parceiro comercial número um do Brasil e deixando os EUA em segundo lugar com US \$ 72 bilhões em 2013 (EUA, 2018).

Nessa perspectiva percebe-se que a importância do transporte marítimo no Atlântico é cada vez maior. Contudo, concomitantemente ao o crescimento do volume do

tráfego, aumenta a insegurança. E nesse ambiente a pirataria representa a maior ameaça contra as rotas marítimas no Atlântico Sul, em particular, na situação enfrentada na África Ocidental. Para vislumbrar essa situação, pode-se citar como exemplo os atos de pirataria e assaltos à mão armada no Golfo da Guiné que representam mais de um quarto dos ataques relatados em todo o mundo (FIG. 9). Desse modo, a insegurança marítima nessa região afeta o comércio de 455 milhões de pessoas, acordo Lété. Também afeta o embarque de cinco milhões de barris de petróleo por dia, de um total de nove milhões na África, que são em grande parte destinados à Europa ou aos EUA.

Por isso, a pirataria no Golfo da Guiné é uma grande preocupação para os Estados da África Ocidental e Central, sendo os Estados mais afetados a Nigéria, o Togo e a Costa do Marfim (LÉTÉ, 2015). Os números de atos de pirataria nessa região são impressionantes. Por exemplo, em 2013, o Escritório das Nações Unidas para a África Ocidental (UNOWA) registrou 47 casos de pirataria, 29 ocorreram apenas na costa da Nigéria. Seis navios foram sequestrados, sendo posteriormente liberados. O UNOWA contabilizou desde 2002 até 2013, 610 ataques no Golfo da Guiné (UNOWA, 2018).

O *modus operandi* para ataques de pirataria no Golfo da Guiné é diferente daqueles que ocorrem no Chifre da África. Os navios-tanques são atacados e o petróleo é extraído da embarcação no local, antes de ser vendido no mercado negro. Ademais, o combate à pirataria é um esforço contínuo e longo. Por isso, necessita que haja o surgimento de um sistema regional de segurança coletiva, o qual é dificultado pela rivalidade política entre os Estados afetados em virtude da desconfiança e devido a disputas de fronteira em curso como: Gana e Costa do Marfim; Angola e Congo; e Gabão e Guiné Equatorial, por fim os Estados discordam sobre como compartilhar o encargo financeiro (LÉTÉ, 2015).

Portanto, lidar com a pirataria tornou-se cada vez mais complexo em um ambiente propício à cooperação direta, indireta e deliberada entre organizações criminosas de tráfico e

grupos violentos ou extremistas. A pirataria é um problema que afeta as rotas comerciais marítimas em nível atlântico e global. Para que os governos cheguem a esse desafio inter-regional, eles precisarão ser capazes de monitorar o que está acontecendo nos mares, detectar atividades ilegais e desenvolver estruturas legais e administrativas, bem como capacidades adequadas de policiamento da costa. A situação hoje somente cresce e necessita de uma resposta internacional sustentável e de longo prazo ao desafio da pirataria e da insegurança marítima, que ainda não está clara. (LÉTÉ, 2015)

Ferramentas políticas e legais, bem como capacidades de fiscalização para acabar com a impunidade em alto mar ainda estão em desenvolvimento. Manter as rotas de comércio marítimo abertas é do interesse de todos os Estados limítrofes, uma solução possível é a cooperação entre os principais Estados do Atlântico Sul, sem desprezar o apoio de Estados de outras regiões (LÉTÉ, 2015).

Dessa forma a liderança do Brasil e da África do Sul, que são atores importantes na região e não envolvidos nas questões fronteiriça, será muito relevante para iniciar o processo de cooperação entre as nações para mitigar a ameaça, representada pela pirataria.

5.1.2 O Crime Organizado, o Tráfico de Drogas e o Terrorismo

No espaço do Atlântico Sul, o crime organizado transnacional se manifesta em muitas formas e atividades, com estruturas elásticas e a capacidade de se mover rapidamente. O crime organizado transnacional é também a principal causa do tráfico ilícito de armas, drogas e seres humanos na região. Esse resultado está diretamente ligado à lavagem de dinheiro e à corrupção, que acabam por corroer a autoridade do Estado e a criar áreas de território desprotegido, sem governo ou subgovernado (LÉTÉ, 2015).

O tráfico de armas é uma das fontes que alimenta os ilícitos no Atlântico Sul. Estima-se que o comércio ilegal de pequenas armas e armas leves represente um negócio global

de US \$ 1 bilhão por ano. A África Central/Ocidental é um ponto focal no Atlântico Sul desse comércio, onde as armas são trocadas por drogas ou recursos naturais, como petróleo, pedras preciosas, metais e madeira. Para mitigar a transferência internacional ilícita de armas convencionais foi apresentado na ONU, em 2013, o Tratado de Comércio de Armas, o qual foi assinado pelos Estados da porção Sul do Atlântico, como Brasil e África do Sul (LÉTÉ, 2015).

De acordo com o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC) o tráfico de drogas e o uso de drogas são outra fonte que estimula a convergência entre o crime organizado e o terrorismo no Atlântico. Estima-se que 190.000 mortes relacionadas com a droga foram relatadas em todo o mundo em 2017 (UNODC, 2017). No Atlântico Sul, a cocaína encabeça a lista de droga mais comercializada, causando um ônus de doença, morte e crime. Praticamente toda a cocaína do mundo é produzida em três Estados da América do Sul Colômbia, Peru e Bolívia. Para a Europa, há pelo menos dois centros distintos de transbordo que surgiram na África Ocidental: um centrado na Guiné-Bissau e na Guiné e outro centrado no golfo de Benin, que se estende de Gana à Nigéria. Parte dessa cocaína prossegue em seguida pelo mar até a Espanha e Portugal.

É importante apontar que o uso de cocaína continua sendo maior nos EUA, mas o consumo na América do Sul também está aumentando, particularmente no Brasil, devido a fatores como a localização geográfica e uma grande população urbana. Além disso, na África aparecem bolsões de uso emergente de cocaína, principalmente naquelas regiões que também servem como centros de trânsito para a Europa. Também é digno de nota que o comércio de drogas Sul-Sul, entre o Brasil e a África do Sul, está em crescimento (UNODC, 2017).

A convergência do tráfico, da criminalidade organizada transnacional e do terrorismo no espaço atlântico constitui uma ameaça direta à prosperidade e à segurança dos Estados da região. Esse fenômeno conseguiu prosperar principalmente devido à falta de iniciativas eficientes de governança multilateral entre a África e as Américas, complementado

pela falta de recursos e governança, para que se possa desenvolver mais e melhores capacidades de segurança e monitoramento.

O contexto descrito acima demonstra a importância e a necessidade de uma cooperação entre os Estados da região, na qual o Brasil e a África do Sul devem desempenhar papel de destaque na liderança do processo, em virtude da capacidade econômica, das ferramentas de controle de área marítima e das Marinhas de ambos os Estados.

5.2 A presença de Estados de outras regiões no Atlântico Sul

A nova economia sul atlântica se torna cada vez mais relevante no cenário mundial, com o destaque para economias emergentes como o Brasil e a África do Sul, as quais demandam um incremento do comércio marítimo para o escoamento de produtos. Nesse sentido, aumenta o interesse dos grandes atores estatais pela região e, conseqüentemente, a busca por pontos de apoio no Oceano para poderem exercer influência. Nessa situação se destacam China, EUA e UE , cujos os interesses são descritos a seguir.

5.2.1 A China

A China, em particular, tornou-se um importante parceiro comercial para os Estados da África e da América do Sul. No entanto, o comércio dos Estados do Atlântico Sul com a China se assemelha aos padrões coloniais tradicionais, ou seja, o foco da China está, em grande parte, na aquisição e acesso a combustíveis fósseis, minerais e *commodities* agrícolas. Entretanto, no que diz respeito aos Estados africanos, Pequim procura oferecer uma imagem de negócio ganha-ganha, ou seja, que as duas partes obtenham lucro, diferentemente do mundo ocidental que, por séculos, explorou o continente com lucros somente para uma das partes (CORKIN,2014).

Para alcançar os seus propósitos na região a China emprega o *soft power*, ou poder brando, conceito apresentando por Nye, o qual consiste na habilidade de modelar as preferências dos outros, ou seja, influenciar (CORKIN, 2014). A forma mais explícita deste poder é o *Forum on China- Africa Cooperation* (FOCAC), criado em 2000. Esse Fórum realiza reuniões trienais entre China e os Estados da África e desde de 2011 e conta com a presença da UA como membro efetivo do grupo. Os temas debatidos são principalmente ligados à cooperação econômica e diplomática, sendo que as reuniões possuem uma alternância de sede entre a China e o continente africano. Além disso, a China desenvolve ações de cooperação em aspectos econômico-sociais, em especial, grandes projetos de infraestrutura e o apoio a organizações não governamentais (ONG) que apresentem atividades com potencial de promover a influência cultural chinesa, num contexto de assuntos internos dos Estados africanos (UA, 2018a).

Observando com um olhar voltado para as ações marítimas no Atlântico Sul é identificado um movimento recente na busca de Pequim em estabelecer uma base naval na região, mais precisamente em Walves Bay, Namíbia, e que segundo informações locais seria um ponto de apoio para os navios daquele Estado, bem como um acordo de apoio na formação da Marinha da Namíbia (PHILIPP, 2015).

5.2.2 Os Estados Unidos da América e a União Europeia

A presença de Estados exógenos no Atlântico Sul é uma constante desde do século XV com as grandes navegações, quando os portugueses singraram este espaço em busca da rota para a Índia. Nesse contexto, fizeram várias descobertas como as ilhas de Santa Helena e Tristão da Cunha, que posteriormente passaram para mãos britânicas que, por sua vez, hoje possuem um cinturão na região, composto por: Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Gough, Sandwich do Sul, Geórgia do Sul, Orcadas do Sul, até chegar às ilhas Falklands/Malvinas.

Nesse cinturão destaca-se a Ilha de Ascensão, onde o Reino Unido mantém uma base aérea estratégica que serve a atividades militares do Estado e dos EUA no Atlântico Sul e África. Outro Estado europeu com presença na região é a França, com bases na Guina Francesa e no Senegal. A FIG. 10 registra a situação citada acima (PEREIRA, 2013).



FIGURA 2 - A presença europeia no Atlântico Sul
Fonte: Operacional magazine (OPERACIONAL, 2017).

No início do século XXI os EUA aumentaram a importação de petróleo da região do Atlântico Sul, mais especificamente do Golfo da Guiné, chegando a representar 29% das importações dessa commodities na balança comercial do Estado. Com isso a política para a região também sofreu alterações, primeiramente a criação do Comando Africano dos Estados Unidos, o AFRICOM, que é um dos seis comandos de combate geográficos do Departamento de Defesa estadunidense, responsável pelas relações militares com as nações africanas e com organizações regionais de segurança na África, embora tenha sede em Stuttgart-Moehringen, na Alemanha. O Comando atribui prioridade estratégica à região do Golfo da Guiné, como

ilustram os projetos de instalação de um sistema de radares de segurança no espaço marítimo de São Tomé e Príncipe a partir de 2009, orçado em 18 milhões de dólares, e o projeto de assistência naval para dotar os Estados do Golfo da Guiné de meios mais rápidos e eficazes de promoção da segurança marítima, com ênfase no aspecto *security* do termo (PEREIRA, 2013).

Em 2008, os EUA decidiram reativar a 4ª Esquadra, cuja responsabilidade abrange o Oceano Atlântico, porção Sul. Com isso aumentou a participação em exercícios militares na região. Oficialmente, a razão apresentada foi fazer frente às novas ameaças, como a pirataria, aspecto *security* da segurança marítima e promover a segurança da navegação, aspecto *safety*, em regiões como o Golfo da Guiné (PEREIRA, 2013).

No diapasão da segurança, fortemente ligado ao viés *security*, no Golfo da Guiné os EUA e Estados europeus articularam a criação do Fórum G7++FOGG, formado pelos 7 Estados com economia mais desenvolvidas, acrescido dos Estados “amigos do golfo da guiné” (*Friends of Gulf of Guine*). Sua criação se deu como forma de assegurar o acesso ao petróleo do Golfo da Guiné, que é de grande importância para as economias dos participantes do fórum, composto por muitas ex-metrópoles coloniais e Estados desenvolvidos, a saber: Alemanha, Canadá, EUA, Itália, Japão, Reino Unido, França, Bélgica, Brasil (como observador), Coreia do Sul, Dinamarca, Espanha, Noruega, Holanda, Portugal, Suíça e UE (SAPO24, 2016).

A presença brasileira nesse Fórum demonstra o interesse em acompanhar os assuntos relevantes do Atlântico Sul, bem como o interesse na solução com base na cooperação, na resposta regional, com apoio das grandes potências mundiais e, portanto, multifacetada. Assim é de suma importância para o Brasil a inclusão de outros atores regionais, como a África do Sul, a fim de buscar um dos interesses da ZOPACAS de reduzir a influência das grandes potências na região. Dessa forma o Brasil, com a sua Marinha, participa da Operação *Obangame Express*, a qual tem como propósito principal apoiar a segurança marítima no Golfo

da Guiné e realizou, em 2013, o Seminário sobre Vigilância Marítima, em Salvador, com a participação de militares dos Estados africanos membros da ZOPACAS (BRASIL, 2018j).

5.3 As principais ações conjuntas entre Brasil e África do Sul para a segurança no Atlântico Sul

Os primeiros relatos de intercâmbio entre o Brasil e África do Sul datam do final da década de 1960, quando o governo sul-africano realizou uma série de intercâmbios com as forças armadas brasileiras e argentinas na intenção de promover a criação de um pacto defensivo, a Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS), a fim de fazer frente a armada soviética. (PENHA, p134, 2011). Como resultado dos intercâmbios foram realizadas, em 1968 e 1969, as manobras Cabrália I e II reunindo as marinhas brasileira, argentina, portuguesa e sul-africana. Entretanto, deve ser citado que nesta época o governo sul-africano aplicava a política do *apartheid* no Estado e isso motivou uma violenta reação dos governos da África negra, contra as relações do Brasil com a África do Sul. Assim, essa aproximação terminou de forma súbita (PENHA, 2011).

Na atualidade existem duas grandes operações navais que contribuem significativamente para as ações de cooperação entre brasileiros e sul-africanos no espaço atlântico, quais sejam: a ATLASUR e a IBSAMAR. Após o fim do *apartheid*, em 1994, houve uma nova aproximação entre os Estados e a África do Sul. Assim, a política de intercâmbios e ações conjuntas voltaram, começando pela operação ATLASUR, a qual já havia ocorrido em 1993 tendo como participantes argentinos e sul-africanos, em águas argentinas. Mas, em 1995 ocorreu um evento maior com a presença, além dos fundadores da operação, de brasileiros e uruguaios em águas sul-africanas. A partir dessa data a ATLASUR passou a ser realizada entre os Estados sul-americanos e a África do Sul de forma bianual e com a alternância dos continentes. Por isso, hoje, trata-se de uma operação consagrada e muito importante para as

relações Sul-Sul, sendo realizados exercícios e intercâmbios que muito contribuem para a segurança marítima regional, no aspecto *security* da segurança marítima (SALLES, VICENTE, 2006).

Como ação decorrente do Fórum IBAS surgiu, em 2008, a operação IBSAMAR, que consiste em exercícios navais conjuntos, entre as Marinhas da Índia, Brasil e África do Sul. Esses exercícios, por sua vez, buscam aumentar a interoperabilidade entre as Marinhas e são realizados prioritariamente na costa da África do Sul, a qual engloba os interesses marítimos dos três Estados envolvidos. (LUBASZEWSKI; TANCREDI, 2013).

Também representam uma oportunidade de treinamento de pessoal, de troca de experiências na área de defesa naval e possibilitam o desenvolvimento de projetos conjuntos no campo da indústria de defesa. Por isso, o IBSAMAR é mais um exercício que contribui com o aspecto *security* da segurança marítima no Atlântico Sul (LUBASZEWSKI; TANCREDI, 2013).

Ademais, O Brasil participa como observador da Operação *Obangame Express*, realizada na costa da África, desde de 2010, e conduzida pela *U.S. Naval Forces Africa*, pertencente ao AFRICOM. O propósito do exercício é aumentar a segurança marítima, aspecto *security*, no Golfo da Guiné e a interoperabilidade entre as Marinhas e agências envolvidas. Nesse sentido o Brasil teve a oportunidade de contar com observadores da Marinha da África do Sul a bordo dos navios brasileiros (BRASIL, 2018k). Ressalta-se, por fim, que esta iniciativa visa aumentar a presença dos dois Estados em um tema tão relevante para a região e também contribuir para mitigar a presença exclusiva de atores externos ao Oceano.

5.4 Conclusões parciais

As ações de segurança marítima em seus dois aspectos *safety* e *security* permitem uma maior integração e cooperação entre Brasil e África do Sul – Estados que são potências

regionais e possuem o mesmo interesse no controle marítimo do Atlântico Sul. Nesse contexto, o Brasil busca incentivar a presença da África do Sul nas ações de segurança na região do Golfo da Guiné, a fim de mitigar a presença dos Estados exógenos. Entretanto, há as questões internas do Continente africano. Isso porque nesse continente existe uma clara competição entre os Estados o que, por sua vez, pode interferir na presença sul-africana. Ademais, mesmo com esta dificuldade, ambos os Estados realizam ações conjuntas como as operações ATLASUR e IBSAMAR e observam a *Obangame Express* demonstrando um alinhamento com os pensamentos de Ian Speller quanto ao uso do mar nas funções subsidiárias.

Por fim, um tema que merecerá atenção do Estado brasileiro, em especial da MB, é o interesse da China no estabelecimento de um ponto de apoio na Namíbia, onde a Marinha do Brasil mantém uma missão de assessoramento naval, visto que terá que haver uma forma de convivência de interesse de todas as nações envolvidas.

6 CONCLUSÃO

No período jurássico, há cerca de duzentos milhões de anos, a América do Sul e a África eram unidas por meio do continente Gondwana. Com transformações sucessivas no planeta, ambos os continentes se separaram, o que possibilitou o surgimento da porção Sul do Oceano Atlântico, o Atlântico Sul. No entanto, apesar da separação geográfica, ambos os continentes voltaram a se encontrar no século XV após as grandes navegações, quando os europeus começaram, primeiramente, a usar portos em ambas as margens do Atlântico Sul como ponto de apoio nas viagens para o Oriente e, posteriormente, a importar mão de obra da África para trabalhar na América. Entretanto, somente na segunda metade do século XX, com a independência completa dos Estados africanos, houve a possibilidade do incremento da relação com a América do Sul no campo econômico e para enfrentar os desafios quanto à segurança marítima da região que os unem, o Atlântico Sul.

Assim, o presente trabalho analisou um Estado de cada margem do espaço atlântico, sendo escolhidos o Brasil e a África do Sul, por serem dois Estados emergentes e com destaque na economia mundial e principalmente regional. Essa escolha foi feita de modo a efetuar uma análise das oportunidades de cooperação e de relação para enfrentar os novos desafios do século XXI quanto à segurança marítima em seus dois aspectos: *security* e *safety*. Nesse sentido, ao longo dos 6 capítulos do trabalho foi possível identificar que o Brasil e a África do Sul são dois Estados que possuem muitas semelhanças em suas políticas para o mundo atual – com destaque para a economia e a preocupação com a região do Atlântico Sul.

No capítulo 1 essa percepção se deu por meio de uma análise do tema “segurança marítima” a partir de um escopo mais abrangente. Isso porque, conforme está sendo abordado no século XXI, esse tema não se limita aos aspectos políticos cruciais como Estado, autoridade e soberania, mas também é tratado a partir de aspectos sociais, ligados aos seres humanos e ao meio ambiente.

Por sua vez, no capítulo 2 analisou-se a relação do Brasil com a segurança marítima do Atlântico Sul, sendo demonstrada a necessidade e importância do emprego da Marinha do Brasil em atividades subsidiárias, como Inspeção Naval, para a segurança da região, conforme preconizado por Ian Speller e consubstanciado na nova doutrina marítima da Real Marinha Australiana. Além disso, foram apresentadas as possibilidades de cooperação com outros Estados, em especial com a África do Sul, sendo identificadas as seguintes oportunidades: compartilhamento de informações, treinamento e realização de intercâmbios no âmbito do CNTM; cooperação e compartilhamento de informações sobre o leito marinho na região mesoatlântica, dentro do programa LEPLAC; e realização de exercícios em conjuntos com Marinhas amigas, como ATLASUR e IBSAMAR, com o propósito de patrulhar o espaço atlântico, a fim de diminuir a presença e a influência de potências exógenas.

Em seguida, no capítulo 3 o enfoque esteve na África do Sul, começando com um breve histórico da formação do Estado, por meio da apresentação do *apartheid* e de sua principal consequência, o embargo econômico sofrido pelo Estado sul-africano até 1994. Em seguida, apontou-se que esse cenário dificultou as relações com o Brasil. No entanto, também se ressaltou que naquele mesmo ano, ao final do *apartheid*, as relações diplomáticas entre Brasil e África do Sul foram retomadas e implementadas. Ainda nesse capítulo salientou-se que Marinha da África do Sul sofreu uma reformulação no início do século XXI, com a chegada de novos meios, sendo empregados em atividades subsidiárias, como a Patrulha Naval, em conformidade com o modelo de Booth. Além disso, foram identificadas oportunidades de cooperação com o Estado sul-africano no controle da área marítima e na troca de experiências durante os adestramentos conjuntos nas operações navais na região do Atlântico Sul.

Já o capítulo 4 analisou o Brasil e a África do Sul, sendo demonstrado que a parceria entre estes dois atores internacionais foi intensificada após o fim do *apartheid* na África do Sul e no incremento nas relações bilaterais. Nesse sentido, destaca-se a participação desses Estados

nos grupos BASIC, IBAS, BRICS e ZOPACAS. Em especial o último, pois representa uma oportunidade para que ambos os Estados exercitem influência na região, com a criação de ações que incrementem a cooperação e integração, como a realização de adestramentos, seminários e operações que contribuam para uma maior consciência situacional do Atlântico Sul. Além disso, também é relevante chamar atenção para a realização de exercícios militares perenes, como ATLASUR e IBSAMAR haja vista que, assim, demonstra-se grande alinhamento entre os dois Estados nas expressões de poder militar e político.

No capítulo 5 foram analisadas as principais preocupações quanto a segurança marítima com destaque para as não estatais como: a pirataria, o crime organizado, o tráfico de drogas e o terrorismo. Além disso, foi analisada a preocupação com a presença de Estados exógenos à região como: China, EUA e integrantes da UE. Aqui cabe um parêntese, pois foi identificada a intenção da China de instalar um ponto de apoio naval na Namíbia, onde a MB possui uma Missão Naval. Logo a Marinha terá que buscar uma forma de manter os seus interesses diante da presença chinesa. Ressalta-se que, ainda nesse capítulo, foram analisadas as principais ações conjuntas entre Brasil e África do Sul, com destaque para o incremento dos adestramentos e trocas de informações, a fim de mitigar a presença e influência dos Estados exógenos na região, principalmente no Golfo da Guiné.

Na análise das Marinhas do Brasil e África do Sul foi possível vislumbrar a oportunidade para ambas da implementação do uso do mar aos moldes do previsto por autores contemporâneos como Ian Speller e Booth, os quais identificam as Marinhas do século XXI com uma forte necessidade de atuarem não somente no aspecto diplomático e militar, mas também vigorosamente nas atividades subsidiárias como a segurança marítima nas suas duas abordagens *safety* e *security*. Nesse caso, incentiva-se a realização de atividades do tipo seminário de comando e controle para a região, bem como exercícios militares na busca na melhora do adestramento das Marinhas da região.

Da pesquisa, também se depreendeu que o Governo brasileiro e a MB devem trabalhar a possibilidade de, no âmbito da ZOPACAS, criar um órgão de Controle Naval do Tráfego Marítimo aos moldes do CAMAS, com foco no Atlântico Sul, bem como organizar e coordenar a operação ATLASUR, com os Estados integrantes do grupo. Além disso, para aumentar a funcionalidade da ZOPACAS, deve-se buscar a escolha de uma sede permanente, preferencialmente um Estado da CPLP, como Cabo Verde, por ser um Estado africano. Sugere-se também um complemento por meio da criação de uma Secretaria-Geral, a qual dará maior perenidade e relevância à ZOPACAS. Por isso, para realizar estas ações deve-se buscar o apoio da África do Sul, que é um líder natural da região e que dará maior legitimidade ao pleito.

Por fim pode-se vislumbrar que somente com a união de esforços e a cooperação de dois grandes atores regionais, Brasil e África do Sul, será possível implementar uma maior segurança marítima para o Atlântico Sul, sem a dependência de atores externos ao sistema.

REFERÊNCIAS

ÁFRICA DO SUL, Embaixada da República da África do Sul no Brasil. **História da África do Sul**. 2018. Disponível em: <<http://www.africadosul.org.br/historia>> Acesso em: 02 maio 2018.

AFRICOM. U.S. United States Africa Command, (U.S. AFRICOM). **About the Command**. 2018. Disponível em:< <http://www.africom.mil/about-the-command>>. Acesso em: 27 abr. 2018.

BRASIL. ANTAQ. Agência Nacional de Transporte Aquaviário. **Panorama da navegação marítima e de apoio 2011**. Rio de Janeiro, RJ. 2012. Disponível em: <<http://antaq.gov.br/Portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2011.pdf>>. Acesso em: 08 jun. 2018.

_____. Congresso Nacional. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Promulga a **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Câmara dos Deputados. Brasília, DF. 1990. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 08 jun. 2018.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB)**, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988. 292 p.

_____. **Entenda o BASIC**. Brasília, DF: 2018a. Disponível em:< <http://www.brasil.gov.br/editoria/meio-ambiente/2011/11/entenda-o-basic>>. Acesso em: 08 maio 2018.

_____. Decreto Legislativo n. 373/2013, de 25 de setembro de 2013. Dispõe sobre a Política Nacional de Defesa (PND) e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 26 de set. de 2013a. Disponível em:<www2.camara.gov.br/decreto-legislativo_373v_v25_setembro_2013-7770>. Acesso em: 21 abr. 2018.

_____. Decreto Legislativo n. 373/2013, de 25 de setembro de 2013. Dispõe sobre o Livro Branco da Defesa Nacional (LBDN) e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 26 de set. de 2013b. Disponível em:<www2.camara.gov.br/decreto-legislativo_373v_v25_setembro_2013-7770>. Acesso em: 21 abr. 2018.

_____. Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004. Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília,

DF, 07 de jul. 2004. Disponível em:< <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2004/decreto-5129-6-julho-2004-532891-norma-pe.html>>. Acesso em: 21 abr. 2018.

_____. Decreto n. 6.703, de 18 de dezembro de 2008. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa (END) e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 19 dez. 2008. Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/projetosweb/estrategia/arquivos/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2018.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. **AMAZÔNIA AZUL**. Brasília, DF: 2018b. Disponível em:<www.marinha.mil.br/sic/amazonia-azul.htm>. Acesso em: 07 maio 2018.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. **Comando de Operações Navais participa da “Obangame Express 2018”**. Brasília, DF: 2018k. Disponível em:<<https://www.marinha.mil.br/noticias/comando-de-operacoes-navais-participa-da-obangame-express-2018>>. Acesso em: 07 jun. 2018.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. COMCONTRAM. **Marinha do Brasil passa a coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul**. Rio de Janeiro, RJ. 2016. Disponível em:< <https://www.marinha.mil.br/node/1026>>. Acesso em: 21 abr. 2018.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. DHN. **LEPLAC**. Rio de Janeiro, RJ. 2018c. Disponível em:< <https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/leplac> >. Acesso em: 27 abr. 2018.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. DPC. **NORMAM 11/DPC**. Rio de Janeiro, RJ. 2017. Disponível em:< <https://www.dpc.mar.mil.br/normas/normam>>. Acesso em: 21 abr. 2018.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. **Outras Operações**. Brasília, DF. 2014. Disponível em:< <https://www.marinha.mil.br/node/853>>. Acesso em: 23 abr. 2018

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. SECIRM. **Prosperação e exploração de recursos minerais da área internacional do atlântico sul e equatorial**. Brasília, DF: 2018d. Disponível em:< <https://www.marinha.mil.br/secirm/proarea>>. Acesso em: 20 mai. 2018.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. SECIRM. **Programa Antártico Brasileiro**. Brasília, DF: 2018e. Disponível em:< <https://www.marinha.mil.br/secirm/proantar>>. Acesso em: 08 jun. 2018.

_____. Ministério da Defesa. **IBAS: ÍNDIA, BRASIL e ÁFRICA DO SUL**. Brasília, DF: 2018f. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/relacoes-internacionais/foruns-internacionais/ibas-india-brasil-e-africa-do-sul>>. Acesso em: 26 maio 2018.

_____. Ministério da Defesa. **Representantes da ZOPACAS debaterão tráfego, busca e salvamento marítimos em evento do MD**. Brasília, DF: 2013. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/index.php/noticias/4428-representantes-da-zopacas-debaterao-trafego-busca-e-salvamento-maritimos-em-evento-do-md>>. Acesso em: 01 jun. 2018.

_____. Ministério das Relações Exteriores (MRE). **A Zona e Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)**. Brasília, DF: 2018g. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/paz-e-seguranca-internacionais/151-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul>>. Acesso em: 26 maio 2018.

_____. Ministério das Relações Exteriores (MRE). **BRICS - Brasil, Índia, China e África do Sul**. Brasília, DF. 2018h. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/mecanismos-inter-regionais/3672-brics>>. Acesso em: 01 jun. 2018.

_____. Ministério das Relações Exteriores (MRE). **Cúpula América do Sul - África (ASA)**. Brasília, DF: 2018i. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/mecanismos-inter-regionais/3674-cupula-america-do-sul-africa-asa>>. Acesso em: 8 maio 2018.

_____. Ministério das Relações Exteriores (MRE). **República da África do Sul**. Brasília, DF: 2018j. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4811&Itemid=478&cod_pais=ZAF&tipo=ficha_pais&lang=pt-BR>. Acesso em: 26 maio 2018.

BUEGER, Christian. 2015. **‘What is maritime security?’** Marine Policy. Vol. 53. 159-64 p. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/270107474_What_is_maritime_security>. Acesso em: 29 jul. 2018.

CARDOSO, Marcus Vinícius de Vasconcelos. Capitão de Mar e Guerra, Adido de Defesa e Naval na África do Sul. **Entrevista para elaboração de Tese para o Curso de Política e Estratégia Marítimas - 2018**. Pretoria, África do Sul, 2018. 1 e-mail. Entrevista concedida ao autor em 17 jul. 2018.

CILLIERS, Jakkie. **Fate of the nation**. Cape Town, South Africa. Jonathan Ball Publishers. 2017. 287 p.

CPLP. Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. **Processo Histórico**. 2018. Disponível em: <<https://www.cplp.org/id-2752.aspx>>. Acesso em: 23 abr. 2018.

CPRM. Serviço Geológico do Brasil. **CPRM e Marinha do Brasil realizam expedições em águas oceânicas internacionais**. Brasília, DF. 2009. Disponível em: <<http://www.cprm.gov.br/publique/Noticias/CPRM-e-Marinha-do-Brasil-realizam-expedicoes-em-aguas-oceanicas-internacionais-1312.html>>. Acesso em: 08 jun. 2018.

CPRM. Serviço Geológico do Brasil. **Geologia Marinha**. Brasília, DF. 2016. Disponível em: <http://www.cprm.gov.br/publique/media/geologia_marinha/proarea.pdf>. Acesso em: 21 maio 2018.

COAMAS. **Ejercicios de control naval de trafico marítimo/ naval cooperation and guidance for shipping (NCAGS)**. Coordenador da área Marítima do Atlântico Sul. 2018. Disponível em: <<http://www.coamas.org/ejercicio.html#>>. Acesso em: 27 jun. 2018.

CORKIN, L.J.; China's rising soft-power: the role of rhetoric in constructing China-Africa relations. **Revista Brasileira de Política Internacional (RBPI)**. Rio de Janeiro, vol.57 (edição especial), p. 49-72, 5 fev. 2014. Disponível em: <<https://dx.doi.org/10.1590/0034-7329201400204>>. Acesso em: 20 maio 2018.

DE ALMEIDA FILHO, Francisco Dantas. **Brasil e os Estados da costa Oeste africana e a segurança marítima no Atlântico Sul. Ações conjuntas entre o Brasil, Angola, Namíbia e África do Sul em prol da segurança marítima no Atlântico Sul**. 2015. 100 f. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2015.

DE MATTOS, Alexandre José Barreto. **Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais**. In: Curso de Política e Estratégia Marítima - 2018. Apresentação em slides. Rio de Janeiro: Sala 506 da Escola de Guerra Naval. 22 maio 2018.

DE MEDEIROS, Jeferson Denis Cruz. **Brasil, os Estados da costa Oeste africana e a segurança marítima no Atlântico Sul: Cooperação e reflexos para a Marinha do Brasil, no início do século XXI**. 2015. 100 f. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2015.

EUA, Office of the United States Trade Representative. **BRAZIL**. Disponível em: <<https://U.S.tr.gov/countries-regions/americas/brazil>>. Acesso em: 11 maio 2018.

FRANÇA, Júnia Lessa. VASCONCELLOS, Ana Cristina. **Manual para Normatização de Publicações Técnico-Científicas**. 8 Ed. Belo Horizonte, Editora UFMG, 2007. 255 p.

FIORI, José Luís. **O Brasil e seu Entorno Estratégico na Primeira Década do Século XXI**. In: Sader, Emir. (Org.) 10 Anos de Governos Pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

GROVE, Eric. Naval Co-operation in the South Atlantic. In. Mills. **Maritime policy for developing nations**. Johannesburg, South Africa: SAIIA, 1995. p. 224-231.

HILSDORF, A.W.S; DE RESENDE, E. K; Marques, D.K.S. **Genética e Conservação de Estoques Pesqueiros de Águas Continentais no Brasil: Situação Atual e Perspectivas**. Corumbá, MS. 2006. Disponível em: <<https://www.infoteca.cnptia.embrapa.br/bitstream/doc/783991/1/DOC82.pdf>>. Acesso em: 14 mar. 2018.

IMO, International Maritime Organization. **Maritime Security and Piracy**. Londres, 2018. Disponível em:<<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>>. Acesso em: 13 jun. 2018.

LALBAHADUR, Aditi; GROBBELAAR, Neuma; DU PLESSIS, Rudolf. **Co-operation in the South Atlantic Zone: Amplifying the African Agenda**. Policy Insights 21. SAIIA. Johannesburg, South Africa, 2015. Disponível em: <<http://www.saiia.org.za/policy-insights/864-co-operation-in-the-south-atlantic-zone-amplifying-the-african-agenda/file>>. Acesso em: 27 jun. 2018.

LÉTÉ, Bruno. Enfrentando os desafios emergentes de segurança do Atlântico. **ATLANTIC FUTURE**. Lisboa, 2015. Disponível em: <http://www.gmfus.org/sites/default/files/1115-WP9_GMF_Addressing%20the%20Atlantic's%20Emerging%20Security%20Challenges.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2018.

LUBASZEWSKI, Natasha; TANCREDI, Leticia. **A relevância dos Estados emergentes: o Fórum de Diálogo IBAS**. Seminário Temático de Relações Internacionais II. Porto Alegre, RS. 2013. Disponível em: <seer.ufrgs.br/index.php/RevistaPerspectiva/article/download/64962/37449>. Acesso em: 02 jun.2018.

MICHAELIS. **Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa**. São Paulo. Melhoramentos. 2018a. Disponível em:<<http://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/seguranca/>>. Acesso em: 06 jun. 2018.

_____. **Moderno Dicionário Inglês**. São Paulo. Melhoramentos. 2018b. Disponível em:<<http://michaelis.uol.com.br/moderno-ingles/busca/portugues-ingles-moderno/seguranca/>>. Acesso em: 06 jun. 2018.

MILLS, Greg *et al.* **Maritime policy for developing nations**. Johannesburg, South Africa: SAIIA, 1995. 299 p.

MONTENEGRO, A.N. **O ESTADO-MAIOR da ARMADA e os desafios do século XXI**. In: Curso de Política e Estratégica Marítima - 2018. Apresentação em slides. Brasília, DF. Auditório do EMA. 16 maio 2018.

MUGGAH, Robert; THOMPSON, Nathan. **The Blue Amazon Brazil - Asserts Influence Across the Atlantic**. Foreign Affairs. New York. 2015. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/articles/africa/2015-06-11/blue-amazon>>. Acesso em: 13 jun. 2018.

ONU, Organização das Nações Unidas, Assembleia Geral. **Zone of peace and cooperation of the South Atlantic Report of the Secretary-General, Addendum**. Nova York, EUA: 2001. Disponível em: <<https://www.un.org/documents/ga/docs/56/a56454a1.pdf>>. Acesso em: 11 maio 2018.

OPERACIONAL, Operacional Defesa e Segurança. **Perspectivas de conflitos no Atlântico Sul: reflexos para a Defesa Nacional**. Operacional Magazine, 2017. Disponível em: <<https://www.revistaoperacional.com.br/2015/geopolitica/perspectivas-de-conflitos-no-atlantico-sul-reflexos-para-a-defesa-nacional/>>. Acesso em: 13 jun. 2018.

PADILHA, R.; Áreas de interesse estratégico: SISGAAZ/SISTRAN. In: **Curso Superior de Defesa da Escola Superior de Guerra - 2018**. Apresentação em slides. Rio de Janeiro: Auditório da Escola Superior de Guerra. 8 mar. 2018.

PENHA, Eli Alves. **Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico Sul**. Salvador. EDUFBA, 2011. 245 p.

PEREIRA, P.M.S.S.A.; Segurança Marítima e Pirataria no Atlântico Sul: um Balanço do Ano de 2013. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, v.19, n.2, p. 305-329, jul./dez. 2013.

PETROBRAS: Petróleo Brasileiro S.A. **BACIAS**. Rio de Janeiro, RJ. 2018. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/bacias/>>. Acesso em: 08 jun. 2018.

PHILIPP, Joshua. China May Build a Naval Base in the South Atlantic. **The Epoch Times**. Nova York, EUA. 2015 Disponível em:<https://www.theepochtimes.com/china-may-build-a-naval-base-in-the-south-atlantic_1302175.html> Acesso em: 13 jun. 2018.

RODRIGUES, Rogério Pinto Ferreira. Capitão de Mar e Guerra, Comandante do Comando Naval do Tráfego Marítimo. **Entrevista para elaboração de Tese para o Curso de Política e Estratégia Marítimas - 2018**. Rio de Janeiro, 2018. 1 e-mail. Entrevista concedida ao autor em 20 jun. 2018.

SALLES, Felipe; VICENTE, Pierre. **ATLASUR VI Os Guardiões do Atlântico Sul!** Agência Linha de Defesa, Base Militar web magazine. São Paulo, 2006. Disponível em: <<http://www.alide.com.br/artigos/atlasurVI/index1.htm>>. Acesso em: 02 jun. 2018.

SAN, South African Navy. **History of South African Navy**. 2018. Disponível em: <<http://www.navy.mil.za/aboutus/history/index.htm>>. Acesso em: 03 maio 2018.

SAPO24. Grupo G7 + Amigos do Golfo da Guiné reúne-se hoje na cidade da Praia. **Serviço de Apontadores Portugueses – SAPO** Portugal, 2016. Disponível em: <https://24.sapo.pt/noticias/internacional/artigo/grupo-g7-amigos-do-golfo-da-guine-reune-se-hoje-na-cidade-da-praia_21590218.html>. Acesso em: 13 jun. 2018.

SHEWCHUK, Michael. **Maritime Security and Safety**. In: United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and Law of the Sea (ICP). 2007. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_25years/07unitar_doalos_2007.pdf>. Acesso em: 24 jun. 2018.

SPELLER, Ian. **Navies Transformation and Maritime Security**. In: Segurança Marítima no Século XXI - 2018. Apresentação em slides. Rio de Janeiro, RJ. Auditório da EGN. 20 jul. 2018.

STUENKEL, Oliver. **BRICS e o Futuro da Ordem Global**. Tradução de Adriano Scandola. 1ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra, 2017. 350 p. Título original: The BRICS and The Future of Global Order.

TANG, Charlie. **Brazil-China: A Growing Alliance**. World Policy Institute, 25 July 2013 Disponível em: <<https://worldpolicy.org/2013/07/25/brazil-china-a-growing-alliance/>>. Acesso em: 11 maio 2018.

TILL, Geoffrey. **Poder Marítimo Una guía para el siglo XXI**. Tradução de Guillermo J. Montenegro. 1ª ed. Buenos Aires: Inst. De Publicaciones Navales, 2007. 512 p. Título original: Seapower. A Guide for the Twenty-First Century.

UA, União Africana. **China-Africa Cooperation Forum (FOCAC)**. Addis Ababa, Ethiopia. 2018a. Disponível em: <https://au.int/en/partnerships/africa_china>. Acesso em: 13 maio 2018.

_____, _____. **Towards a Peaceful, Prosperous & Integrated Africa**. Addis Ababa, Ethiopia. 2018b. Disponível em: <<https://au.int>>. Acesso em: 03 maio 2018.

UE, União Europeia, Atlantic Future. **Pan-Atlantic Security Challenges**. Barcelona, Espanha: 2015. Disponível em: <<http://www.atlasoftheatlantic.com/narrative/security>>. Acesso em: 11 maio 2018.

_____, _____. Atlantic Future. **Towards an Atlantic Area?** Barcelona, Espanha: 2013. Disponível em: <<http://www.atlanticfuture.eu/pages/the-project>>. Acesso em: 11 maio 2018.

UNODC, United Nation on Drugs and Crime. UN. **World Drug Report 2017**. Disponível em: <<https://www.unodc.org/wdr2017/en/topics.html>>. Acesso em: 12 maio 2018.

UNOWA, United Nation Office for West Africa. UN. **Maritime Security in Gulf of Guinea**, 2018. Disponível em: <<https://unowa.unmissions.org/maritime-security-gulf-guinea>>. Acesso em: 11 maio 2018.

VIDIGAL, Armando A. F. **A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro**. 1. Ed. Rio de Janeiro. Clube Naval, 2002. 137p.

VIANA, João Paulo. **Recursos pesqueiros do Brasil: situação dos estoques, da gestão, e sugestões para o futuro**. Brasília, DF. IPEA, boletim regional, urbano e ambiental n 07, jan-jun. 2013. Disponível em: <http://www.en.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/boletim_regional/131127_boletimregional7_cap5.pdf> Acesso em: 14 mar. 2018.

APÊNDICE A — Roteiro de Entrevista

Entrevista realizada com o Sr. Capitão de Mar e Guerra Marcus Vinícius de Vasconcelos Cardoso, Adido de Defesa e Naval na África do Sul, em 17 de julho de 2018.

Introdução

Entrevista para Tese – C-PEM 2018

Oficial-Aluno: CMG Pedro Lima Silva Filho

Curso: C-PEM 2018 (Curso de Política e Estratégia Marítimas)

Disciplina: TESE

Motivo da entrevista: Referência bibliográfica para Tese.

Tema da Tese: O BRASIL E OS ESTADOS DA COSTA OESTE AFRICANA E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL.

Título da Tese: Brasil e África do Sul: cooperação para a segurança marítima no Atlântico Sul.

Perguntas:

1) A Marinha da África do Sul possui um Corpo de Fuzileiros Navais e realiza operações de patrulha naval?

R: A Marinha da África do Sul não possui um Corpo de Fuzileiros Navais, porém possui um *Maritime Reaction Squadron* (MRS), ou Esquadrão de Reação Marítima em português, que é uma unidade especializada da Marinha Sul-Africana que fornece uma capacidade de combate anfíbio, mergulho e abordagem à Força Naval.

A Marinha da África do Sul (MAS), apesar de ter em sua composição uma Esquadra, hoje tem como foco principal a patrulha oceânica e costeira. É como se abdicasse de sua capacidade de projetar poder ou combate naval em virtude da relativamente baixa capacidade de uma Esquadra reduzida, orçamento reduzido e poucos investimentos. Em meu

período aqui pude observar que a maior preocupação das Forças Armadas é a proteção de fronteiras, marítimas e terrestres, bem como controle e proteção de seu espaço aéreo. Os projetos de modernização da MAS (*Project Biro* e *Project Hotel*) deixam de lado a Esquadra para focar em navios-patrolha e navios de pesquisa. O projeto Biro prevê a aquisição por construção de três navios de patrulha *offshore* e três outros *inshore*.

2) Como o Sr. descreve a Marinha da África do Sul, quanto ao porte e ao número de meios?

R: Descrevo como uma Marinha de médio para pequeno porte, centrada hoje nos três submarinos classe 209 mais modernos que os nossos da classe Tupi, talvez possam ser comparados ao Submarino Tikuna, todos comissionados na segunda metade da década de 2000, e nas quatro Fragatas Classe Valour (MEKO A200), todas comissionadas na década de 2000.

Além disso a MAS possui um navio transporte de tropa e logístico (SAS Drakensberg), da década de 1980, 5 navios patrulhas, sendo dois oceânicos e três costeiros, e um navio-hidrográfico com quase de 50 anos de tempo de serviço.

3) O Sr. percebe uma vocação marítima do povo sul-africano?

R: Não tenho percebido, como vemos em outros Estados, a vocação do povo para as coisas do mar. É verdade que em balneários turísticos e cidades portuárias vemos embarcações de esporte e recreio e outras atividades de cunho marítimo, mas isso se concentra em poucos locais, como Cape Town, Durban e Port Elizabeth. Mesmo no interior, onde há muitas represas, não se vê a quantidade de atividades náuticas como se vê no Brasil, por exemplo.

4) Quais são as principais oportunidades de cooperação entre Brasil e África do Sul para a segurança no Atlântico Sul?

R: Entre Marinhas, com certeza é a Operação ATLASUR, cuja periodicidade de execução é a cada dois anos. Nos campos político e econômico ambos os Estados têm ligações fortes, com visitas frequentes de Ministros de Estado e até Chefes de Estados, como ocorrerá em julho/2018, com o Reunião do BRICS, aqui na África do Sul. Apesar de ser um fórum multilateral, há reuniões destacadas individualizadas por assuntos de interesse.

5) O Senhor teria outras informações relevantes em relação a postura da África do Sul para com a segurança marítima no Atlântico Sul, que pudessem contribuir com a pesquisa em tela? Em caso afirmativo, quais?

R: Não tenho.

APÊNDICE B — Roteiro de Entrevista

Entrevista realizada com o Sr. Capitão de Mar e Guerra Rogério Pinto Ferreira Rodrigues, Comandante do Comando Naval do Tráfego Marítimo, em 20 de junho de 2018.

Introdução.

Entrevista para Tese – C-PEM 2018

Oficial-Aluno: CMG Pedro Lima Silva Filho

Curso: C-PEM 2018 (Curso de Política e Estratégia Marítimas)

Disciplina: TESE

Motivo da entrevista: Referência bibliográfica para Tese.

Tema da Tese: O BRASIL E OS ESTADOS DA COSTA OESTE AFRICANA E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL.

Título da Tese: Brasil e África do Sul: cooperação para a segurança marítima no Atlântico Sul.

Perguntas:

1) Qual a participação da República da África do Sul no controle do tráfego marítimo do Atlântico Sul?

R: Atualmente, a África do Sul é parte da rede multinacional de troca de informações da *Transregional Maritime Network* (T-RMN), composta por cerca de 30 Estados, do qual o Brasil representa uma das lideranças técnicas. Entretanto, na prática, não vem contribuindo com disseminação de contatos em proveito da rede.

2) O Brasil participa de exercícios de controle do tráfego marítimo com foco na costa Oeste da África? Caso afirmativo, a África do Sul também participa destes exercícios?

R: Negativo.

3) Existe algum órgão que efetua o controle marítimo de todo o Atlântico Sul?

R: Negativo

4) O Sr. considera exequível e pertinente a criação de um órgão de controle do tráfego marítimo similar ao CAMAS, abrangendo os Estados liminhos ao Atlântico Sul, tendo como base o fórum ZOPACAS (Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul)?

R: Na atualidade, a tendência não é mais de controlar o movimento dos navios, mas buscar sua cooperação por meio de orientações, residindo sobre o Comandante do Navio, entretanto, a responsabilidade por sua segurança. A MB, sob esta ótica, está evoluindo sua doutrina de CNTM para a Doutrina Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCGAS), além de estar criando um Centro Integrado de Segurança marítima, com abordagem interagências e com compartilhamento de informações com vários Estados de dentro e fora da ZOPACAS. Tal Centro tem o propósito adicional de incrementar a Consciência Situacional Marítima em AJB.

5) O Sr. tem mais alguma consideração sobre que possa contribuir com o Tema?

R: Negativo.