

Marinha do Brasil
Escola de Guerra Naval
Mestrado Profissional em Estudos Marítimos

Felipe Malachini Maia

**O Brasil no Mar: um panorama sobre as potenciais ameaças ao seu entorno estratégico e
à Amazônia Azul**

Rio de Janeiro

2020

Felipe Malachini Maia

O Brasil no Mar: um panorama sobre as potenciais ameaças ao seu entorno estratégico e à
Amazônia Azul

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Estudos Marítimos.

Área de Concentração em Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Professor Doutor Ricardo Pereira Cabral

Rio de Janeiro

2020

M217b Maia, Felipe Malachini

O Brasil no Mar: um panorama sobre as potenciais ameaças ao seu entorno estratégico e à Amazônia Azul / Felipe Malachini Maia. — Rio de Janeiro, 2020.
187 f. : il.

Dissertação (Mestrado) - Escola de Guerra Naval, Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), 2020.
Orientador: Ricardo Pereira Cabral.

Bibliografia: f. 170 - 187.

1. Amazônia azul 2. Estratégia 3. Estratégia marítima 4. Ameaças.
I. Escola de Guerra Naval (BRASIL). II. Título.

CDD 355.43

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária
Marjourie A. Araujo Cruz Marques – CRB7/6818
Biblioteca da Escola de Guerra Naval

Felipe Malachini Maia

O Brasil no Mar: um panorama sobre as potenciais ameaças ao seu entorno estratégico e à
Amazônia Azul

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado
Profissional em Estudos Marítimos da Escola
de Guerra Naval, como requisito parcial à
obtenção do grau de Mestre em Estudos
Marítimos.

Área de Concentração em Segurança, Defesa e
Estratégia Marítima.

Aprovada em 24 de abril de 2020

Banca Examinadora

Professor Dr. Ricardo Pereira Cabral
Professor Colaborador - PPGEM - EGN

Professor Dr. CMG (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida
Professor Associado - PPGEM - EGN

Professor Dr. Vitelio Marcos Brustolin
Professor Adjunto - INEST - UFF

À minha mãe, notável pessoa, cuja fortaleza e exemplo foram e são meu abrigo e meu norte.

AGRADECIMENTOS

O ciclo vivido durante o decorrer de meu tempo de regresso às carteiras escolares foi desafiador e bastante duro. Problemas de todas as ordens vieram à tona – desde os mais simples e corriqueiros até os mais severos, daqueles que põem a vida de uma pessoa do avesso.

Trilhar essa estrada não foi fácil. Exigiu lutas internas e externas, perseverança, confrontação com o medo e a insegurança. Incontáveis obstáculos foram superados, inclusa a vontade de trancamento decorrente das provas enfrentadas no âmbito da vida privada.

Reconheço que não fui o primeiro e nem serei o último a enfrentar tais desafios para galgar quaisquer objetivos que sejam em suas vidas. Não há aprendizado sem luta. De forma alguma coloco-me na condição de coitado, tampouco objetivo maximizar minhas glórias. Não, nada disso. Assim como eu, cada um dos meus colegas, amigos, professores, entre tantos outros, sustentaram suas cruces nessa jornada. Aqui apenas reconheço, ao olhar para trás e ver o quando cresci como espírito, homem e acadêmico, o concurso fraterno e carinhoso de incontáveis pessoas que cruzaram a minha vida nestes dois anos.

Cada olhar, cada abraço, cada gesto de compreensão, cada debate, cada ensinamento foram pedras através das quais, com a graça e permissão de Deus e com o amoroso auxílio de nossos benfeitores espirituais, pude edificar este trabalho. Por isto, a conclusão deste não é mérito só meu, mas de todos aqueles cujos concursos fraternos me deram forças e luz para seguir adiante e lograsse mais esta conquista em minha vida. A estes quero deixar registrado meu agradecimento.

Primeiramente agradeço à Deus – sem o qual nada pode ser edificado – o magistral caminho que me foi aberto, encaixando todas as peças necessárias para este fim. Desde o processo de saída de meu emprego, bem na época do lançamento do edital, até o último ponto final posto nestas páginas.

Neste ínterim, muitas pessoas apareceram, tais como: Joanna Angélica, amada amiga, que restaurou em mim o desejo de regressar ao meio acadêmico e, juntamente com Márcia Bretas, Jordana Baeta, Vanessa Salzedo, Raphaela João, dentre tantas outras pessoas me apoiaram nesta mudança de vida.

Também não posso deixar de mencionar o professor Wellington Amorim, mestre dos idos tempos de graduação, que amavelmente me recebeu e orientou quanto ao meu retorno à academia. Sou imensamente grato por seus ensinamentos e orientações.

Agradeço à Marinha do Brasil, em especial à Escola de Guerra Naval e seus professores, pela oportunidade de cursar este mestrado em um ambiente de excelência, onde fui recebido com carinho e tive toda a orientação necessária à minha formação. Obrigado, meus mestres.

Aproveitando o ensejo, não poderia deixar de estender meus agradecimentos à secretaria do curso, notadamente às pessoas de Marisol e Valdir, que sempre me receberam fraternalmente e me ajudaram e orientaram com todas as necessidades da burocracia acadêmica.

E se por um lado temos o curso, na figura de seus professores e secretários, por outro temos os alunos, sem os quais não haveria mestrado. Assim, agradeço de coração aos meus 21 colegas de curso, sem os quais não teria evoluído tanto. As ideias que deram, as experiências que expuseram, as dicas e conselhos oferecidos... tudo isso ajudou a ser o que sou e ampliou meu conhecimento. Obrigado a todos vocês.

Ainda na esfera do PPGEM, registro meu mais sincero agradecimento ao então coordenador do curso, professor Alves de Almeida por me incentivar a permanecer no curso durante uma das fases mais complicadas que atravessei.

Igual suporte encontrei em meu orientador, Ricardo Cabral, por quem tenho as mais elevadas estimas. Amigo de todas as horas, soube ser duro, amoroso e compreensivo quando necessário. Muito obrigado por ter estado ao meu lado nessa jornada, pelos seus incentivos, broncas, dicas, orientações...enfim, por tudo.

Agradeço também ao professor José Augusto por intermediar uma importante visita ao CISMAR e aos Comandantes Pontes e Lopes, membros daquela OM, que gentilmente me receberam naquela visita.

Não posso deixar de registrar também meus agradecimentos à FEMAR, pela concessão da bolsa de estudos que foi de extrema valia para a concretização desta pesquisa.

E finalmente, mas nunca por último, à minha família e meus amigos por toda a compreensão. Por muitas vezes precisei me ausentar do convívio de vocês mesmo estando, eventualmente, no mesmo ambiente. Seguramente foi um desafio. Em diversos momentos me

vi tentado a voltar aos vossos braços, olvidando as responsabilidades que abracei ao escolher este caminho. Foi difícil e sei que para vocês também. Por isso sou grato. Sabiam que precisava me ausentar, hoje, para alcançar mais um degrau no meu objetivo de vida. Sem essa compreensão, apoio e suporte, meu caminho teria sido bem mais complicado.

Obrigado por me incentivarem, por me darem colo, por enxugarem minhas lágrimas... Obrigado por estarem lá para me distrair nos momentos de lazer... Enfim, obrigado por tudo. Obrigado em especial à minha mãe, quem, de bom grado e sem reclamar sustentou fardos, cujo real peso jamais saberei, para me dar condições de manter os estudos e o ânimo nesta empreitada. Foi contigo meu maior aprendizado.

Espero eu, na medida das minhas limitações, ter podido retribuir o apreço à cada uma das pessoas que me fizeram chegar até aqui. A todos vocês o meu mais sincero obrigado. Que Deus siga lhes guardando, e iluminando vossos caminhos.

Que assim seja!

“Um país para ter projeção mundial precisa exercê-la em sua própria vizinhança, para depois ampliá-la a outras regiões”

(PAIVA, 2015, p.186)

RESUMO

A pesquisa que se segue tem como tema a defesa da Amazônia Azul. Tendo como delimitação aquela região e o Entorno Estratégico Brasileiro nos tempos atuais, tem como objetivo apresentar uma perspectiva das potenciais ameaças à defesa da Amazônia Azul, com foco nos seus principais recursos estratégicos, o petróleo e as linhas de comunicação marítimas. Para satisfazer esta condição foi feito um estudo de caso simples com enfoque dedutivo baseado em documentação indireta, a qual foi acessada através de pesquisa documental e revisão bibliográfica de fontes primárias e secundárias. Para amparar a análise dos dados coletados, utilizou-se uma combinação de teóricos, divididos em dois blocos principais, um para balizar os estudos marítimos, de onde os principais pensadores são Mahan e Corbett, e outro para a análise dos riscos, ameaças e vulnerabilidades, onde prepondera o princípio da securitização proposto por Buzan, Wæver e Wilde (1998). Sob estas lentes analisou-se primeiramente o Entorno Estratégico Brasileiro, definindo-o e estabelecendo sua condição geopolítica para o Brasil, bem como seu uso pelo país. Assim foram identificadas algumas potenciais ameaças e vulnerabilidades, como aquelas vinculadas ao comércio exterior brasileiro. Em seguida fez-se o mesmo trabalho com a Amazônia Azul. Considerando ambos os cenários, concluiu-se que não existem hoje ameaças nem na Amazônia Azul e nem contra ela, no que diz respeito à ameaças exógenas à sua defesa. O que existe, são potenciais ameaças, que são, essencialmente, fruto das vulnerabilidades existentes, sendo a principal delas a baixa consciência situacional marítima.

Palavras-chave: Amazônia Azul. Ameaças. Atlântico Sul. Entorno Estratégico. Vulnerabilidade.

ABSTRACT

The research that follows has as its theme the defense of the Blue Amazon. Having as a boundary that region and the Brazilian Strategic Environment in current times, it aims to present a perspective of the potential threats to the defense of the Blue Amazon, focusing on its main strategic resources, oil and maritime communication lines. To satisfy this condition, a simple case study was carried out with a deductive approach based on indirect documentation, which was accessed through documentary research and bibliographic review of primary and secondary sources. To support the analysis of the collected data, a combination of theorists was used, divided into two main blocks, one to guide maritime studies, where the main thinkers are Mahan and Corbett, and another for the analysis of risks, threats and vulnerabilities, where the principle of securitization proposed by Buzan, Wæver and Wilde (1998) prevails. Through this lens, the Brazilian Strategic Environment was first analyzed, defining it and establishing its geopolitical condition for Brazil, as well as its use by the country. Thus, some potential threats and vulnerabilities were identified, such as those linked to Brazilian foreign trade. Then the same procedure was done with the Blue Amazon. Considering both scenarios, it was concluded that there are no threats today either in the Blue Amazon or against it, with regard to exogenous threats to its defense. What does exist are potential threats which are, essentially, related to the existing vulnerabilities, the main one being the low maritime domain awareness.

Keywords: Blue Amazon. Threats. South Atlantic. Strategic Environment. Vulnerability.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Atlântico Sul	69
Mapa 2 – Pleitos territoriais na Antártica	70
Mapa 3 – Raio de ação de caças a partir da base de Ascensão	95
Mapa 4 – Distribuição da produção petrolífera brasileira por instalação (2018)	126
Mapa 5 – Área de concentração da cabotagem brasileira.	141
Mapa 6 – Distribuição da força naval brasileira	147

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Importações e exportações marítimas Brasil x países africanos membros da ZOPACAS (2013-2018)	80
Gráfico 2 – Comércio exterior brasileiro em 2018 por via marítima	108
Gráfico 3 – Série histórica do total das importações brasileiras - 1997 a 2018	109
Gráfico 4 – Volume total das exportações e importações brasileiras - 1997 a 2018	110
Gráfico 5 – Variação da demanda energética	127
Gráfico 6 – Movimentações de cargas na cabotagem ao longo do tempo	143

LISTA DE QUADROS E TABELAS

Tabela 1 – Produção de petróleo no Brasil em 2018	124
Tabela 2 – Títulos minerários na Amazônia Azul	130
Tabela 3 – Minerais explorados na plataforma continental brasileira	131
Tabela 4 – Produção de pescado em 2011 por modalidade (t /%)	133
Quadro 1 – Principais locais de origem e destino da cabotagem brasileira de 2017 a 2019 (jan. - out.)	140
Quadro 2 – Tempo de serviço dos principais meios da Marinha do Brasil	150

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABC	Agência Brasileira de Cooperação
AFRICOM	<i>U.S. Africa Command</i>
AGNU	Assembléia Geral das Nações Unidas
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANM	Agência Nacional de Mineração
ANP	Agência Nacional do Petróleo
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AWACS	<i>Airborne Warning and Control System</i>
C4ISR	<i>Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance</i>
CDS	Conselho de Defesa Sul-Americano
CIRM	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CISMAR	Centro Integrado de Segurança Marítima
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COMCONTRAM	Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
DBM	Doutrina Básica da Marinha
DMD	Doutrina Militar de Defesa
DMN	Doutrina Militar Naval
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral
EEB	Entorno Estratégico Brasileiro
EEBnM	Entorno Estratégico Brasileiro no Mar
EMA	Estado Maior da Armada
END	Estratégia Nacional de Defesa
EUA	Estados Unidos da América
FA	Forças Armadas
ICC-CCS	<i>International Chamber of Commerce - Commercial Crime Services</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i>

ISBA	<i>International Seabed Authority</i>
JID	Junta Interamericana de Defesa
LBDN	Livro Branco da Defesa Nacional
LCM	Linha(s) de Comunicação Marítima(s)
LEPLAC	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
MB	Marinha do Brasil
MCTR	Regime de Controle de Tecnologia de Mísseis
MD	Ministério da Defesa
MDIC	Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
MN	Milhas Náuticas
MT	Mar Territorial
NDM	Navio Doca Multipropósito
OEA	Organização dos Estados Americanos
OI	Organização(ões) Internacional(is)
ONU	Organização da Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PC	Plataforma Continental
PHM	Porta-Helicóptero Multipropósito
PND	Política Nacional de Defesa
POLANTAR	Política Nacional para Assuntos Antárticos
PROANTAR	Programa Antártico Brasileiro
PROAREA	Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial
SI	Sistema Internacional
SIGMINE	Sistema de Informações Geográficas da Mineração
SISGAAZ	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SOUTHCOM	<i>U.S. Southern Command</i>
TIAR	Tratado Interamericano de Assistência Recíproca
UNASUL	União das Nações Sul-Americanas
VANT	Veículo Aéreo Não Tripulado

ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona de Econômica Exclusiva
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul
ZP	Zona de Patrulha

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	19
CAPÍTULO 1: DISCUSSÃO TEÓRICA E METODOLÓGICA	24
1.1. Metodologia	24
1.1.1. Descrição das fontes	25
1.2. Segurança e defesa	27
1.3. Ameaças clássicas e não clássicas	34
1.3.1. Guerra híbrida	38
1.4. Entorno estratégico	40
1.5. Discussão teórica sobre estratégia marítima	41
1.5.1. O pensamento estratégico marítimo de Alfred Thayer Mahan	41
1.5.1.1. Poder marítimo e poder naval	42
1.5.1.2. Elementos constituintes do poder marítimo	43
1.5.1.3. A batalha decisiva e o domínio do mar	47
1.5.2. O pensamento estratégico marítimo de Julian Corbett	47
1.5.3. Convergências e divergência entre o pensamento marítimo de Mahan e Corbett ...	49
1.5.4. O pensamento estratégico de Hervé Coutau-Bégarie	51
1.5.5. O Pensamento Estratégico de Geoffrey Till	54
1.6. Geopolítica aplicada ao mar	57
1.7. Considerações preliminares	61
CAPÍTULO 2: O ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO E SUAS POTENCIAIS AMEAÇAS PARA A AMAZÔNIA AZUL	63
2.1. Entorno estratégico	63
2.1.1. O entorno estratégico brasileiro no mar	74
2.2. Aspectos geopolíticos	75
2.2.1. Grupos e organizações internacionais atuantes no Atlântico Sul	75
2.2.1.1. Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)	78
2.2.1.2. Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)	81
2.2.2. A costa africana sul-atlântica	82
2.2.2.1. Golfo da Guiné: um foco de tensão	87

2.2.3. Ilhas do Atlântico Sul	89
2.2.4. Bases militares no entorno estratégico brasileiro	97
2.3. Aspectos econômicos do Atlântico Sul	104
2.3.1. Solo e subsolo marinho além da jurisdição dos Estados	105
2.3.2. Linhas de comunicação marítimas no Atlântico Sul	107
2.4. Considerações preliminares	111
CAPÍTULO 3: AMAZÔNIA AZUL - RIQUEZAS, VULNERABILIDADES E POTENCIAIS AMEAÇAS	116
3.1. Amazônia Azul	117
3.2. As riquezas da Amazônia Azul	120
3.2.1. Recursos naturais	121
3.2.2.1. Petróleo e gás natural	122
3.2.2.2. Minérios	129
3.2.2.3. Recursos vivos	132
3.2.2. Riquezas não naturais	136
3.2.2.1. Turismo no mar	136
3.2.2.2. Cabotagem no Brasil	138
3.3. Ameaças	144
3.3.1. Ameaças clássicas	144
3.3.2. Ameaças não clássicas	152
3.3.2.1. Exploração ilegal de recursos	153
3.3.2.2. Pirataria	155
3.3.2.3. Terrorismo	158
3.4. Considerações preliminares	163
4. CONCLUSÃO	166
5. REFERÊNCIAS	170

INTRODUÇÃO

O Brasil é um país litorâneo de dimensões continentais. De uma costa de aproximadamente 9.200 km¹, resulta uma área marítima de aproximadamente de 5,7 milhões de km², quando considerada toda a extensão de seu mar territorial, sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e os pleitos submetidos à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC). A esta região foi dado o nome de Amazônia Azul.

Esta é uma região rica em recursos naturais como o petróleo, o gás natural, minérios e minerais – como as crostas cobaltíferas e os nódulos polimetálicos –, além da pesca (MONTEIRO, 2011). Dentre estes, os dois primeiros ganham destaque em função do volume de sua produção no mar, e também por seu caráter estratégico. Sem estes elementos, a produção energética do país pode ficar comprometida, afetando diretamente a mobilidade urbana e a produção nacional.

Sua produção se dá de forma concentrada na região do pré-sal, de onde se extraem 55,2% de toda a produção petrolífera, e 51,44% da gasífera do Brasil (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2019). Tal dependência, acrescida da concentração da exploração desses recursos, favorece a maximização de danos e prejuízos ao país em caso de algum sinistro, quer seja acidental, como se viu no Golfo do México em 2010, quer seja provocada por uma ação externa. Razão pela qual, é mister que se dê especial atenção à região.

A seu turno, os recursos minerais e pesqueiros no litoral brasileiro também merecem destaque. Enquanto a mineração no mar se mostra incipiente, sendo tida como um recurso futuro, a atividade pesqueira é uma realidade que contribui para a economia e para a sociedade brasileira (CAVALCANTI, 2011; BEIRÃO, MARQUES e RUSCHEL, 2018).

Ao redor do mundo já existem áreas sobreexploradas, segundo a FAO, o que conduz à pesca ilegal nas regiões onde ainda há reservas. No Atlântico Sul já se notam atividades ilegais de pesqueiros asiáticos, e com o Brasil isso não é diferente. Tal ação prejudica a economia do país, além de constituir patente violação do direito brasileiro. Este é um exemplo das ameaças não clássicas enfrentadas pelo país na Amazônia Azul e que podem, eventualmente, transbordar para uma ameaça clássica.

¹ Quando consideradas todas as reentrâncias da costa. Caso a medição seja feita a partir da linha base da costa sua extensão reduz para 7.400 Km.

Para além dos recursos naturais, existem os não naturais. Como o nome faz presumir, estes são todos aqueles recursos que não provêm de origem natural, sendo os mais proeminentes no Brasil, o turismo e o transporte de cabotagem e de longo curso. Ao passo que o primeiro é sazonal, os dois últimos são perenes e responsáveis por um importante segmento no país: as linhas de comunicação marítimas. Por esta razão, ambos possuem não só valor econômico, como estratégico.

Se por um lado, a navegação internacional transporta cerca de 77% do comércio exterior brasileiro, por outro, a navegação doméstica tem seu maior fluxo no transporte de petróleo entre as zonas produtoras no mar e os terminais em terra. Assim, a interrupção do fluxo de qualquer uma delas tem grande potencial para prejudicar o país.

Logo, tendo em vista os recursos que o país possui no mar, compreende-se porque a Política Nacional de Defesa (PND) de 2018 considera a Amazônia Azul uma região “[...] de vital importância para o País” (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2018a, p. 8).

Ao mesmo tempo que estes recursos são valiosos para o Brasil, provavelmente também o são para os demais Estados. Motivo pelo qual Guimarães Carvalho (2004) aponta, que ao detentor de tais benesses, compete o ônus de sua proteção, posto que podem vir a ser cobiçadas. Esta opinião é reiterada por Rocha Paiva (2015) e outros autores.

A julgar que o comércio exterior brasileiro é feito majoritariamente pelo mar, e que o país depende do mesmo, é preciso ampliar o horizonte para além da Amazônia Azul, na busca pelas potenciais ameaças ao Brasil no mar e oriundas do mesmo. Assim sendo, e considerando também a importância do Atlântico Sul para a projeção do país no exterior, verifica-se que no Entorno Estratégico Brasileiro existe a presença de pirataria, marinhas com poucos recursos para defender suas águas jurisdicionais e potências extrarregionais (VAZ, 2011; LUZ, 2016). Face a este cenário, questiona-se: o quanto estes podem prejudicar o país? Constituiria isso uma ameaça à defesa brasileira ou aos seus interesses? Se sim, qual a sua iminência?

Diz a PND de 2018, que a América do Sul é uma “[...] das regiões mais estáveis do mundo [...]”, mas isso não significa livre de ameaças – tampouco significa que este não pode deixar essa condição (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2018a, p. 10). Com isso, é imprescindível conhecer as vulnerabilidades e as potenciais ameaças à defesa do país a partir de seus principais recursos estratégicos.

Surge, portanto, a necessidade de se verificar a condição do poder naval brasileiro frente a tais cenários, sobretudo se for considerado que a capacidade de dissuasão é um importante elemento contra a cobiça alheia. Sendo que o principal elemento para isto – que é a esquadra brasileira – encontra-se com poucas unidades de combate (em consideração com a extensão da área marítima do país), as quais estão chegando ao fim de sua vida útil (FELIX, 2017; MARINHA DO BRASIL, 2018).

Portanto, ao considerar, a importância tanto comercial quanto estratégica do Atlântico Sul e da Amazônia Azul e a realidade do poder naval brasileiro, observa-se a necessidade de averiguar uma potencial exposição do país a ameaças à defesa brasileira no mar e vindas dele, quer sejam clássicas ou não, tanto em seu entorno estratégico quanto em suas águas jurisdicionais.

Assim sendo, a pesquisa que se apresenta tem como tema a defesa da Amazônia Azul, e como objetivo geral, a apresentação de uma perspectiva das potenciais ameaças à defesa da Amazônia Azul, com foco nos seus recursos estratégicos, notadamente o petróleo, o gás natural e as linhas de comunicação marítimas. Como objetivos específicos, busca-se apresentar uma relação das ameaças existentes no Entorno Estratégico Brasileiro no mar e dele oriundas, capazes de afetar a defesa do Brasil e estabelecer a mesma relação no tocante às ameaças existentes na Amazônia Azul capazes de afetá-la.

Sua abrangência encontra-se delimitada primariamente à região compreendida pela Amazônia Azul e secundariamente ao Entorno Estratégico Brasileiro, notadamente o Atlântico Sul, nos termos e limites discutidos nos capítulos subsequentes. Temporalmente, seu foco de análise é o tempo presente, não obstante, valha-se de exemplos do passado e projete algumas de suas considerações ao futuro, ainda que sem interesse de prevê-lo. Tais projeções limitam-se ao fato de que as conjunturas atuais, às quais não apresentam indícios de mudança, podem ser modificadas.

É importante também que o leitor tenha em vista que a presente pesquisa, por ter como alvo questões relativas à segurança e à defesa, segue o realismo das relações internacionais, notadamente o preceito da autoajuda, onde se considera que Estados não têm amigos e sim interesses. Em outras palavras, não consideram alianças e alinhamentos políticos e

diplomáticos entre os Estados. Isto é feito para que se possa observar o que há ao redor do Brasil que possa vir a afetar sua defesa caso venha a ser usado contra ele².

Todavia, é importante que se ressalte que não há intenção de alarmar ou de apontar a iminência de uma ameaça ao Brasil no mar ou a partir do mar, o que já se adianta não haver. O que se pretendeu, foi tão somente olhar para o Entorno Estratégico Brasileiro e para a Amazônia Azul de forma ampla, para que assim fosse possível desnudar potenciais riscos ao país, independente das suas origens.

Para nortear esta análise exploratória e lograr os objetivos estabelecidos, tomou-se por base, além do preceito realista já apresentado, o conceito de securitização proposto por Buzan, Wæver e Wilde (1998). Através dele, foi possível verificar questões que podem ser tidas como ameaças, dependendo da interpretação que a elas se dê.

Já no sentido de amparar o estudo quanto às questões marítimas, lançou-se mão de pensadores clássicos e contemporâneos, cujas observações colaboraram para a elucidação de conceitos e serviram de linha-base para sustentação da análise dos objetos, ainda que de maneira mais subjetiva. Este é o caso, por exemplo de Mahan (1987) cujo conceito de caráter nacional vincula-se intimamente com a consciência marítima de um povo; conceito este discutido no capítulo 3 e bastante relevante para a compreensão das condições atuais do poder naval brasileiro, como será visto.

Os detalhes do embasamento teórico serão apresentados no primeiro capítulo. Nele, além dos pensamentos de Mahan (1987) e Buzan, Wæver e Wilde (1998), serão discutidos e apresentados os pensamentos de outros autores como Julian Corbett (2004), Hervé Coutau-Bégarie (2010) e Geoffrey Till (2009). Todos dedicados à estratégia marítima. No capítulo supracitado também discutir-se-á: a geopolítica aplicada ao mar, onde se destaca Therezinha de Castro (1995, 1999); a definição dos conceitos a serem utilizados ao longo do texto como entorno estratégico, ameaças (clássicas e não clássicas), segurança e defesa e; a metodologia utilizada.

No segundo capítulo, o objeto de pesquisa será o Entorno Estratégico Brasileiro. Em sua fase inicial, será discutido o que o Brasil compreende por entorno estratégico a partir da

² Caso fossem considerados os alinhamentos políticos e diplomáticos, a presença do Reino Unido, por exemplo, que possui territórios no Atlântico Sul seria negligenciada, o que seria patente equívoco. Lembremo-nos da Guerra das Malvinas (1982), travada entre dois países do bloco capitalista durante a guerra fria. Assim se reafirma o preceito realista das relações internacionais que foca nos interesses e não nas alianças e alinhamentos, os quais são passíveis de mudanças.

definição dada pela Política Nacional de Defesa de 2018, e do concurso de demais documentos oficiais. Uma vez estabelecida esta região, serão discutidos os aspectos geopolíticos presentes lá existentes como a atuação de organizações internacionais, o cenário atual da costa africana sul-atlântica, as ilhas insulares presentes no Atlântico Sul, e a presença de bases de potências extrarregionais. Também serão apresentados dados econômicos da região sobre os recursos naturais que existem na região, além da jurisdição dos Estados e do comércio marítimo brasileiro.

Ao longo de todo o capítulo, serão discutidas as vulnerabilidades e potenciais ameaças ao Brasil, à medida que estes pontos são identificados.

Já no terceiro capítulo, o foco de análise é concentrado naquilo que se refere às ameaças potenciais e às vulnerabilidades existentes na Amazônia Azul. Este capítulo está dividido em três seções, além de uma dedicada às considerações preliminares.

A exemplo do capítulo anterior, sua primeira parte será dedicada à conceituação da região e apresentação dos seus limites. A seguir serão apresentadas e discutidas as riquezas naturais e não naturais existentes na Amazônia Azul, com destaque para a exploração de petróleo e gás natural. Ao longo desta seção, mostrar-se-á a importância que a região possui para o país e o conseqüente motivo por que deve ser protegida. Nesta fase também vem à tona algumas vulnerabilidades e dependências do Brasil, que serão exploradas na seção seguinte. Nela serão discutidas as potenciais ameaças a partir da percepção do órgão da Marinha do Brasil, responsável pelo monitoramento do tráfego marítimo e dos elementos identificados na seção anterior.

Finalmente será apresentada a conclusão da pesquisa, onde serão pontuados os elementos identificados nos capítulos anteriores, apontando-lhes convergências e divergências entre as vulnerabilidades e potenciais ameaças existentes à defesa brasileira no mar, para então concluir a raiz destas questões.

CAPÍTULO 1: DISCUSSÃO TEÓRICA E METODOLÓGICA

Ao longo da introdução desta pesquisa foram utilizados diversos termos e expressões. Alguns deles podem soar de simples entendimento, já outros, podem ser de compreensão mais difícil, uma vez que são afeitos à temática da defesa, especialmente à Marinha. Todavia, mesmo àquelas que soam familiares e inteligíveis como segurança, defesa e ameaça, por exemplo, podem não ter um entendimento tão uniforme quanto é possível supor.

Este capítulo é dedicado à compreensão dos principais conceitos usados na pesquisa e à apresentação de seus arcabouços teórico e metodológico. Valendo-se dos pensamentos de Sartori (1970), Koseleck (2006) e Kuhn (2011) – os quais preconizam o alargamento conceitual, a discussão entre evolução e revolução dos conceitos e a importância do contexto em sua formulação e compreensão, respectivamente – busca-se dirimir as possíveis assimetrias de interpretação dos principais termos, expressões e conceitos que serão aplicados durante as páginas vindouras.

1.1. Metodologia

Lakatos e Marconi (2003, 2013) foram as autoras escolhidas para nortear o embasamento metodológico desta pesquisa, notadamente nas obras Fundamentos de metodologia científica (2003) e Metodologia do Trabalho Científico (2013). Observando seus ensinamentos, e tendo em vista a potencialidade de ameaças às quais o Brasil está sujeito em suas águas jurisdicionais e os objetivos propostos, optou-se pela realização de uma dissertação monográfica de caráter exploratório baseado na análise da literatura sobre o tema. Isto permite um trabalho aprofundado e focado na temática proposta, propiciando um estudo sólido e embasado.

O método de abordagem utilizado é o dedutivo. A escolha se deve ao fato desse método partir de uma consideração mais abrangente para uma mais específica, o que permite a esta pesquisa observar o Entorno Estratégico Brasileiro no Atlântico Sul para, a partir disso, reduzir o seu escopo para a Amazônia Azul, sempre tendo em vista os riscos à defesa e a segurança, quer sejam eles provenientes de ameaças clássicas ou não.

Já o método de procedimento é o estudo de caso simples. Isto fará com que seja possível avaliar a potencialidade de ameaças ao caso específico da Amazônia Azul, considerando as limitações existentes no país para a defesa. Outrossim, haveria o risco de encontrar ameaças e soluções não condizentes com aquelas potencialmente enfrentadas pelo país.

Para a realização deste estudo de caso, os dados foram coletados através de documentação indireta, por meio da revisão bibliográfica de fontes primárias e secundárias. Essa é composta essencialmente por autores brasileiros, sendo complementada pela documentação disponível sobre a temática abordada como a Política Nacional de Defesa (PND), a Estratégia Nacional de Defesa (END), o Livro Branco da Defesa Nacional (LBDN), entre outros cujas descrições são detalhadas, a seguir, no item 1.1.1. Portanto, para além da pesquisa bibliográfica, também foi usada a documental.

É baseada nesta metodologia, que se propõe analisar o tema da defesa da Amazônia Azul. Para isso, estipulou-se como delimitação geográfica, o Entorno Estratégico Brasileiro e a Amazônia Azul. Como limite temporal, elegeu-se o tempo presente. Isto para cumprir o objetivo principal desta pesquisa, que é apresentar uma perspectiva das potenciais ameaças (clássicas e não clássicas) à Amazônia Azul. Como objetivos específicos, pretende-se: (1) apresentar uma relação das principais potenciais ameaças clássicas ao Brasil no Atlântico Sul e oriundas dele e; (2) apresentar uma relação das principais potenciais ameaças não clássicas ao Brasil no Atlântico Sul e oriundas dele. Isto tudo no tempo presente.

1.1.1. Descrição das fontes

Dentre as fontes oficiais elencadas, a Política Nacional de Defesa (PND) de 2018 se destaca por ser o principal documento do país com vistas às questões de defesa nacional. Seu foco está nas ameaças externas, e objetiva nortear tanto os setores civis e militares, quanto estas questões. Mais além, a PDN cumpre o objetivo conceituar termos como segurança e defesa nacionais.

Abaixo da PND há a Estratégia Nacional de Defesa (END) cuja função é executar as disposições da PND, quer seja por meio de uma ordenação sistemática destas ou através de medidas de implementação. Em conjunto com a PND, a END favorece o entendimento de

como o Brasil atua ou deveria atuar nas suas áreas de interesse, sendo portanto norte para o aprofundamento da pesquisa que se segue.

Também concorre para a compreensão da visão Brasileira sobre segurança e defesa, o Livro Branco da Defesa Nacional. Este tem como objetivo apresentar uma visão ampla da percepção brasileira sobre o tema, sendo revisado periodicamente pelo governo brasileiro. Com vista ao cumprimento de sua função, ele observa as condições nacionais e também o contexto internacional, ao qual o país está inserido. Diferentemente da PND e da END, o LBDN não estabelece ou executa quaisquer diretrizes, mas confere precioso auxílio para o entendimento da visão brasileira acerca de seu Entorno Estratégico Brasileiro e outros assuntos de interesse.

Completam o rol dos principais documentos oficiais utilizados, a Doutrina Militar de Defesa (DMD) e a Doutrina Militar Naval (DMN). Como os nomes sugerem, a primeira doutrina tem um escopo mais amplo, que objetiva “Estabelecer os fundamentos doutrinários para o emprego das Forças Armadas (FA) em atendimento às demandas da Defesa Nacional” (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2007b, p. 11). Mais além, traz conceitos de segurança e defesa nacionais, bem como gestão de crises político-estratégicas internacionais. Por sua vez, a segunda diz respeito ao caso específico da Marinha do Brasil, e visa orientar as ações desta força e estabelecer um conjunto de princípios que nortearão suas ações. A DMN foi publicada em 2017, em substituição a Doutrina Básica da Marinha (DBM) de 2014.

Individualmente cada um desses documentos tem seu valor para o campo a que se destinam, e assim contribuem para o desenvolvimento desta pesquisa. Contudo, a hierarquização que existe entre alguns deles, favorece a presença de lacunas conceituais que prejudicam a compreensão da abrangência de determinados conceitos ou mesmo regiões geográficas, como o entorno estratégico. Por outro lado, o cruzamento das informações presentes nos mesmos foi o que permitiu inferir o significado de alguns conceitos. Assim sendo, verificou-se uma estruturação fixa que favorece a replicação das lacunas, ainda que o objetivo fosse um documento complementar o outro, aprofundando e detalhando cada vez mais o assunto.

1.2. Segurança e defesa

Dentro dos estudos estratégicos que tratam de defesa e segurança, a utilização desses dois termos é recorrente, entretanto, aquilo que se entende por cada um deles não é pacificado. Assim, analisemos os conceitos e definições de Buzan, Wæver e Wilde (1998), Coutau-Bégarie (2010), Till (2006) e Speller (2014), além daquelas estabelecidas pelos documentos de defesa brasileiros com vista a extrair os conceitos que balizarão a pesquisa.

Não obstante aos diversos pensamentos existentes, há de se considerar a existência da barreira linguística quando se aborda essa temática em português. Ao passo que, em inglês, existem dois vocábulos para diferir aquilo que é salvaguarda da vida humana e dos meios (*safety*), do que diz respeito à proteção, à defesa e à segurança (*security*), no português a palavra segurança cumpre essas duas funções. Logo, é mister frisar que o entendimento de segurança que ora se discute, é o de *security*. Posta essa observação, é possível iniciar a análise de seus significados.

No passado, o conceito de defesa possuía, segundo Coutau-Bégarie (2010), uma conotação passiva, sendo a defesa uma simples oposição ao ataque. Com o passar dos anos, este conceito sofre um alargamento conceitual passando também a incorporar novos campos, como o econômico. Esta visão dilatada é adotada Buzan, Wæver e Wilde (1998), Till (2006) e Coutau-Bégarie (2010) que sustentam que a defesa vai além do aspecto militar.

Estes autores também defendem que o mesmo raciocínio se aplica ao conceito de segurança. Linha de pensamento esta que é seguida por Speller (2014) que vislumbra esta evolução conceitual ao analisar o termo segurança³. Essa seria oriunda do pós-Guerra Fria, evento que, para o autor, fez com que a segurança vinculada ao embate entre duas potências perdesse espaço, permitindo a incorporação de novos aspectos como economia, política, meio ambiente e fatores sociais. Consequentemente, novos atores emergem na área da segurança e defesa, como grupos subestatais e criminosos.

Esses grupos se manifestam no Sistema Internacional (SI) de diversas formas, dentre elas, a pesca ilegal e o terrorismo. Contudo, embora sejam tidos como novos atores, suas atuações e seus impactos no SI não são novidade⁴ (SPELLER, 2014). Geoffrey Till (2006),

³ Aqui é possível entender o termo segurança sob a ótica da segurança internacional e segurança nacional.

⁴ O terrorismo, por exemplo, é observado desde o século XVIII, segundo Hoffman (2006).

estudioso do pensamento naval, acrescenta o tráfico de drogas e de pessoas, a imigração ilegal e o contrabando ao rol das ameaças à segurança nacional, o que concorre para aproximar as visões de Till e Speller ao princípio de securitização proposto por Buzan, Wæver e Wilde (1998)⁵.

Outra contribuição de Till (1990) para o entendimento do conceito de segurança é a sua aplicação ao sistema marítimo. Para ele, segurança não é um conceito limitado aos Estados⁶, pois ele é extensível a todo o sistema marítimo⁷. Mais do que isso, defende a influência da globalização sobre as relações internacionais, sendo esta responsável por aproximar os países, tornando-os dependentes entre si, principalmente através do comércio.

Assim sendo, Till dispensa grande atenção à proteção das linhas de comunicação marítimas, evocando as preocupações outrora expressas pelos teóricos clássicos do pensamento naval como Mahan e Corbett. A resultante de sua preocupação, é sua proposição de que o sistema marítimo seja defendido por todos, em uma espécie de segurança coletiva não declarada, onde uma falha na capacidade de um Estado de prover segurança na sua costa, causa uma ameaça à segurança de todo o sistema.

Face a estas condições, o autor entende que os Estados se dividem em três categorias:

aqueles cuja segurança ostensivamente depende de outros; os que preferem atuar como espectadores - dispendo de capacidade limitada de influência sobre seu resultado -, e aqueles que acreditam que a participação no provimento da segurança é de seu interesse nacional e também é importante para o bem comum (TILL, 2006, p. 13).

O primeiro grupo compreende os Estados que não querem ou não podem arcar com a segurança de suas águas. O segundo é composto por aqueles que não são capazes de atuar de forma plena para garantir esta segurança. E o último grupo refere-se aos Estados pós-modernos. Países que, na concepção de Till (2009), são inovadores, colaborativos e sistemacêntricos.

⁵ Securitizar uma questão significa convencer outros (no caso de um Estado sua população e/ou outros atores do SI) de que existe uma ameaça capaz de ameaçar a sua existência, o que justifica a quebra de algumas regras daquela sociedade para priorizar a sua defesa. Por outro lado, se não houver o convencimento necessário, haverá tão somente um movimento securitizador (BUZAN; WAEVER; WILDE, 1998).

⁶ Para esta pesquisa, adotou-se o conceito weberiano de Estado, ou seja, este é circunscrito em uma porção territorial onde o governo detém o monopólio legítimo da força.

⁷ Till entende como sistema marítimo, o conjunto formado entre a rede de linhas de comunicação marítimas (LCM), os pesqueiros e a infraestrutura em terra que dá suporte para estas atividades, como estaleiros, portos e as linhas de comunicação terrestres que escoam a produção e os bens recebidos ou enviados através dos portos.

Cabem aqui algumas observações: Vrey (2017), ao discutir a contribuição do Brasil e da África do Sul para a segurança marítima no Atlântico Sul, abre uma nova abordagem para o segundo grupo proposto por Till (2009). Para ele, alguns Estados, a exemplo da África do Sul, podem não ter condições de contribuir para esse sistema de segurança. Assim, pode-se dizer que o segundo grupo é formado não só por aqueles que não possuem capacidade para prover segurança ao sistema, mas também por aqueles que não possuem interesse de fazê-lo.

Quanto ao último grupo, Till (2009) alicerça sua observação sob a ótica da interdependência, onde o Estado não é o principal ator, e sim o sistema internacional. Porém, ainda que seja possível compreender a preocupação destes Estados com o sistema, pode ser ilusório achar que um ator com a capacidade de atuar no SI o faça por altruísmo. Como observa Waltz (1979), Estados são regidos por seus interesses.

O próprio Till (2009) argumenta que a globalização encurta distâncias, facilitando com que ameaças à segurança e à defesa de um Estado resultem de eventos ocorridos a centenas ou milhares de quilômetros de distância. Portanto, é razoável supor que um ator com tamanha capacidade de atuação use-a mais em benefício próprio do que dos demais Estados. Isto se exemplifica na disputa pela liberdade de navegação, abordada por Coutau-Bégarie (2010). Ao passo que os Estados que detêm capacidade de operar em qualquer ponto do globo, advogam pela liberdade, aqueles com capacidade limitada de operação, defendem a territorialização do mar.

Com isso, a despeito do que o autor defende em seus textos, no tocante à atuação na defesa coletiva do sistema marítimo, opta-se pela lógica adotada por Buzan, Wæver e Wilde (1998) que, embora reconheça entidades infraestatais como atores das RI, admite o interesse do Estado em sua atuação no SI.

Estas diversas visões, e os relatos que tratam sobre a expansão dos conceitos de segurança e defesa exemplificam porque Coutau-Bégarie (2010) e Speller (2014) entendem que o estabelecimento de uma definição sobre o tema, é algo difícil e complexo. Coutau-Bégarie (2010) chama a atenção para mais um elemento dificultador: o caráter indivisível da relação entre segurança e defesa. Ainda assim, estabeleceu uma diferenciação entre ambos os elementos, pois segundo ele,

A defesa é fundamentalmente militar, a segurança é uma preocupação que diz respeito a todos os setores da vida social. A defesa baseia-se na força, fator objetivo (ela procura o que se denominava, antigamente, de *sûreté*, isenção de riscos ou

perigos), a segurança está estabelecida sobre fatores mais subjetivos (COUTAU-BÉGARIE, 2010, p. 47).

Speller (2014), ao seu turno, não realiza em seu livro qualquer tentativa de defini-los. A mesma postura é adotada por Till, que se limita a discutir as implicações da segurança nos estudos marítimos. Buzan, Wæver e Wilde (1998) tampouco estabelecem uma definição, mas entendem que o conceito de segurança é enraizado na política de poder, o que significa que sua conceituação passa por um entendimento político-militar que está vinculado à soberania e aos seus interesses nacionais.

No Brasil, a responsabilidade por estabelecer tais definições pertence ao Estado que se manifesta através dos seus documentos de defesa.

A Política Nacional de Defesa (PND) de 2018 é o mais elevado documento sobre o tema no Brasil. Sua função é estabelecer as normas gerais que norteiam a Estratégia Nacional de Defesa e as Forças Armadas. Para tal, é vital que um de seus objetivos seja justamente a conceituação do que se deve entender por segurança e por defesa nacionais.

O documento considera em sua análise, uma visão abrangente de segurança, tal qual apreçada pelos teóricos apresentados, entendendo que os riscos ao país não advêm somente do conflito entre Estados, mas também de outras fontes como a economia e as questões ambientais e psicossociais, por exemplo. Logo, estar seguro, no entendimento da PND de 2012, é se sentir livre “[...] de riscos, pressões ou ameaças, inclusive de necessidades extremas” (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2012, p. 15). Portanto, segurança é

[...] entendida como a condição que permite a preservação da soberania e da integridade territorial, a realização dos interesses nacionais, livre de pressões e ameaças de qualquer natureza, e a garantia aos cidadãos do exercício dos direitos e deveres constitucionais (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2018a, p. 5).

Já a defesa é a ação que obtém ou mantém essa condição. Portanto, é definida como

[...] o conjunto de atitudes, medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2018a, p. 5).

A partir da PND se estabelece a Estratégia Nacional de Defesa (END). Ela segue as definições estabelecidas pela PND porém, não deixa de acrescentar ao tema. Em suas páginas

ressalta a necessidade da criação de uma consciência acerca da importância de se defender, e destaca a dificuldade desta mudança de pensamento em um país que pouco lidou com guerras e ameaças.

Externo à hierarquização entre os níveis político e estratégico⁸ está o Livro Branco da Defesa Nacional (LBDN). Sua função, diferentemente da PND e END, não é a de disciplinar ou formular meios para garantir a segurança e a defesa nacional e sim, expor a posição brasileira aos seus nacionais e demais Estados, logo, também adota os conceitos estabelecidos pela PND. Todavia, assim como a END, não se furta em adicionar um novo elemento a construção destes conceitos: a defesa e a segurança como pilares necessários ao desenvolvimento e ao progresso nacional. Segundo o documento, estes só podem ser alcançados quando o país não correr “[...] risco de uma agressão externa, nem esteja exposto a pressões políticas ou imposições econômicas insuportáveis [...]” (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2018b, p. 24).

Outros documentos nacionais que contribuem para o tema são o Glossário das Forças Armadas e a Doutrina Militar de Defesa (DMD). O primeiro, segue as definições de segurança e defesa nacionais da PDN, contudo, ao tratar dos verbetes “segurança” e “defesa” isoladamente, ou seja, sem a adjetivação de nacional, traz uma visão mais ampla do que aquela expressa por aquele documento. Assim sendo, no que tange à segurança, acresce que esta é um sentimento de garantia da proteção contra quaisquer tipos de ameaças (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2007a). Já no que se refere à defesa, atribui-se a esta, outras funções como a

Neutralização ou dissuasão de ações hostis que visem a afetar a segurança de uma organização militar ou ponto sensível, pelo emprego racional de meios adequados, distribuídos conforme um planejamento, devidamente controlados e comandados [...] [e a] [...] Reação contra qualquer ataque ou agressão real ou iminente (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2007a, p. 76).

A seu turno, a DMD, ainda que também herde a definição destes termos da PND, aprofunda e detalha os conceitos a partir de certos princípios⁹. Em sua concepção a

⁸ Segundo Cabral (2018) o nível político estabelece o que fazer, quais são os objetivos o passo que o nível estratégico diz como fazer para atingir os objetivos estabelecidos pela política.

⁹ De acordo com Cabral, 2018, a função da doutrina é traçar uma metodologia baseada em um conjunto de ideias e princípios para chegar a solução seguidos o caminho traçado pela estratégia a fim de se atingir os objetivos estabelecidos pela política.

“segurança está relacionada à **percepção** da existência de ameaças que, eventualmente, podem se transformar em agressões [...]” sendo a defesa “[...] o **ato** ou o conjunto de atos realizados para obter, resguardar ou recompor a condição reconhecida como de segurança” (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2007b, p. 17-18, grifos nossos). Em outras palavras, a defesa é um ato ao passo que a segurança é uma condição.

Outra contribuição do documento, é o desdobramento que faz sobre os objetos da segurança e seus níveis de abrangência, que nada mais são do que os elementos que devem ser protegidos e são divididos em dois blocos: o dos valores, onde se inserem a soberania, a independência e a integridade territorial; e o dos bens, que incluem o povo e a infraestrutura, quer seja esta pública ou privada.

Já os níveis são quatro, e se relacionam às esferas que podem se ver ameaçadas com quem tem a responsabilidade de atuação. Os níveis são: individual, comunitário, nacional e coletivo. Sendo os dois primeiros pertencentes à esfera da segurança pública, o terceiro à esfera da segurança nacional e o último à internacional (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2007b).

À exceção do último nível, todos estão interligados em uma espécie de cadeia, de onde se parte do menor para o maior. Assim, à medida que as necessidades de segurança de um nível transbordam, ele atinge um novo patamar. Por exemplo, a segurança individual está vinculada à garantia dos “[...] direitos de liberdade, propriedade, locomoção, proteção contra o crime, além do encaminhamento de seus problemas básicos de saúde, educação, justiça, alimentação, entre outros”, e quando esses direitos se veem ameaçados em um grupo de indivíduos, tem-se o nível comunitário (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2007b, p. 18). Por sua vez, a generalização dessas ameaças põe em risco o próprio Estado, já que ameaça elementos básicos deste, como a ordem. Com isso pode-se inferir que a segurança pública afeta diretamente a segurança nacional.

Por outro lado, a segurança internacional afeta igualmente a nacional, ainda que seja externa à cadeia de transbordamento mencionada. Logo, esta é uma causa exógena que se manifesta à medida que os interesses do país, sua integridade ou soberania se veem em risco.

Assim, tem-se que dentro da lógica da DMD, o Estado e sua segurança são o centro de um universo que pode se ver ameaçado tanto por causas endógenas como exógenas. Esta é uma outra contribuição deste documento para o tema.

Seguindo a mesma linha de raciocínio da DMD está a Doutrina Militar Naval (DMN) de 2017. Seu texto permite depreender seu alinhamento aos documentos anteriores. Isto,

contudo, requer um conhecimento prévio de suas definições, uma vez que a DMN não é clara quanto a estas terminologias.

Assim sendo, é preciso ter em mente que a raiz da diferença entre segurança e defesa encontra-se na concretização da ameaça. Em outras palavras, quando há a percepção de uma ameaça – podendo esta ser seguida de um movimento de prevenção –, fala-se de segurança; já quando a ameaça se concretiza, ou seja, quando ocorre uma agressão, fala-se de defesa.

Em comum a todos os documentos brasileiros, além de seu alinhamento conceitual, está a sua menção à segurança regional, a qual se integra ao pensamento de segurança coletiva.

Sobre este tema cabe recordar o pensamento de Herz e Hoffman (2004), que entendem a segurança coletiva como uma das formas de cooperação internacional na área de segurança. Segundo as autoras, este sistema tem como base o “[...] compromisso de Estados nacionais para evitar, ou até suprimir, a agressão de um Estado contra o outro” (HERZ; HOFFMAN, 2004, p. 83). No entanto, para que isso funcione, é necessário que o Estado agressor creia na ameaça da reação coletiva, o que expõe uma notável fragilidade desse sistema: o interesse dos Estados-membros de participarem da contra-ofensiva.

É possível observar na história que nem sempre os tratados sobrepujam os interesses nacionais, anulando, de certa forma, a inversão preconizada pela autora entre os Estados e as Organizações Internacionais, tradicionais guardiães do sistema de defesa coletiva. Exemplo recente desta realidade no Atlântico Sul, é a inoperância do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR) frente à Guerra das Malvinas, travada entre Argentina e Reino Unido em 1982. Na ocasião, os argentinos evocaram o tratado, entretanto, a despeito das boas relações entre Buenos Aires e Washington e da obrigação internacional vigente, Reagan, “[...] levando em conta os seus interesses [...] preferiu ver as Malvinas nas mãos da Inglaterra [...]”, ignorando o tratado (CASTRO, T., 1995, p. 25).

Com o Brasil a situação pode não ser muito diferente daquela vivida pelos EUA neste episódio, uma vez que a Doutrina Militar de Defesa (DMD) considera que a segurança coletiva está subordinada aos interesses nacionais. Isso abre margem para questionamentos sobre a real funcionalidade deste sistema ou mesmo sobre o seu fim. No entanto, tal discussão não cabe em uma análise sobre os conceitos de segurança e defesa.

Pelo que se pode observar, o entendimento brasileiro sobre segurança e defesa é que esses são elementos com características distintas e inter-relacionadas, que concorrem para o

desenvolvimento nacional. Individualmente é possível relacionar a segurança à manutenção nas condições básicas do Estado e de seu povo – integridade territorial e da soberania do país, e preservação dos direitos e deveres das pessoas – através da observância das ameaças no SI que possam transbordar em agressão. Por sua vez, a defesa se relaciona com as ações militares voltadas para preservar as condições básicas, caso estas sejam agredidas.

Estas posições se assemelham à posição de Coutau-Bégarie (2010) e subentendem o princípio da securitização de Buzan, Wæver e Wilde (1998), pelo caráter subjetivo daquilo que o Estado pode vislumbrar como ameaça. Logo, entende-se que a percepção brasileira destes conceitos é sólida e alinhada com as formulações acadêmicas. Dentre estas, elegem-se as definições apresentadas pela PND para balizar esta pesquisa, posto que, além de estar em concordância com a visão acadêmica, serve de base para todos os documentos nacionais que tratem da temática de segurança e defesa. A tempo, observar-se-á a utilização da redução feita pela DMD que atrela a segurança à percepção de uma ameaça e a defesa à ação para combater esta ameaça e restaurar/assegurar a condição de segurança.

1.3. Ameaças clássicas e não clássicas

Para que os conceitos de segurança e defesa façam sentido, é necessária uma variável antecedente: a ameaça. Sem ela, não há do que se defender ou pelo que se sentir seguro. Por esse motivo é imprescindível compreender o seu significado. As ameaças podem se manifestar de diversas formas, ter incontáveis origens e se concretizar por um sem número de meios, contudo, pode-se dizer que estas são divididas em duas grandes categorias: as ameaças clássicas e as ameaças não clássicas.

Antes de analisar as características de ambos os grupos, é preciso estabelecer o significado de ameaça. Etimologicamente, ameaçar alguém ou alguma coisa significa intimidar, atemorizar, advertir quanto a uma pena futura, prenúncio de uma coisa ruim. Posição próxima a de Saint-Pierre que assim define o termo: “A ameaça é uma representação, um sinal, é certa disposição, manifestação ou gesto percebidos como o anúncio de uma situação não desejada ou de risco para a existência de quem a percebe” (SAINT-PIERRE, 2010, p. 34-35).

Já no Glossário das Forças Armadas, não existe uma definição exclusiva para o termo. Este só é retratado de forma composta, nas figuras da ameaça assimétrica e da ameaça militar,

sendo a segunda de maior relevância para a presente discussão. A ameaça militar é definida como uma “Manifestação ou presunção, de natureza militar adversa, fundamentada em ações militares potencialmente capazes de afetar a condição de segurança desejada por um país” (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2007a, p. 25).

Essa última definição, ainda que foque somente no aspecto militar, não deixa de se alinhar com as visões etimológicas e de Saint-Pierre (2010), pois ao entender que a ameaça militar é aquela onde se percebe uma ação militar alheia, capaz de afetar a segurança nacional, assume a ameaça como sendo prenúncio de algo ruim, e também de uma situação não desejada que se traduz em risco para sua existência. Logo, as três visões se completam, adicionando elementos que trazem sua definição de um espectro amplo, para um mais estreito.

Mais além, por estas definições observa-se que a ameaça não é o risco de dano em si, mas uma advertência das consequências às quais o ameaçado estará sujeito, caso não cumpra as requisições de quem o ameaça. Ato este comparável (ou mesmo idêntico) à dissuasão, especialmente em sua face punitiva, onde se sinaliza ao Estado-alvo que haverá retaliação caso a determinada ação seja tomada (MOURA, 2014).

Vale ser dito que em ambos os casos deve-se estar preparado para cumprir com a promessa, sob pena de perda da credibilidade. Ademais, a dissuasão tende a estar vinculada ao uso da força, ao passo que a ameaça tende a uma abordagem mais abrangente. De toda forma, ambas podem presumir ou não o uso da força.

Um segundo aspecto que se pode extrair deste conceito, é seu caráter subjetivo. Assim sendo, a percepção sobre a existência ou não de uma ameaça dependerá de quem recebe a mensagem (SAINT-PIERRE, 2010). Em outras palavras, uma promessa de retaliação pode ser percebida pelo Estado A, como uma bravata, e pelo Estado B, como uma ameaça. Logo, também é possível afirmar que a ameaça depende da credibilidade do agente ameaçador em cumprir as ações prometidas. Este caráter subjetivo permite, ainda, associar a ameaça ao princípio de securitização proposto por Buzan, Wæver e Wilde (1998).

Uma vez exposto o conceito de ameaça, é possível retomar a análise sobre os dois grandes grupos de ameaças, as clássicas e as não clássicas.

A ameaça clássica remonta ao pensamento clausewitziano do conflito entre Estados. Nele, o objetivo é sempre político, e todas as ações decorrentes de sua concretização estão sujeitas a esta variável. Mais do que isso, o confronto decorre entre dois exércitos regulares,

ou seja, sob o comando do Estado, com combatentes identificáveis por seus uniformes e regidos por uma hierarquia. Saint-Pierre (2010) soma a estes elementos a existência de um teatro de operações bem definido, e a presença da diplomacia, que deve manter o diálogo aberto com seus oponentes.

Além disso, conforme salientado por Buzan, Till e tantos outros autores, há alguns outros aspectos que devem ser observados. Para os autores, o mundo contemporâneo está muito além do estrito uso da força militar. As pressões econômica e política, são exemplos de forças que podem ser utilizadas pelos Estados para desestabilizar seus pares. Portanto, entende-se que é aceitável incluir essas outras formas de pressão que um Estado dispõe para ameaçar outros Estados, no rol das ameaças clássicas.

O que se pode concluir a partir destas características, é que as ameaças clássicas são aquelas perpetradas por Estados contra Estados, através do manifesto uso de sua força de combate regular (forças armadas), de ações econômicas e políticas, além de outros meios a sua disposição para este fim.

A ameaça não clássica, por sua vez, segue a lógica inversa. Sua premissa é a relação entre o Estado e grupos subestatais, ainda que um Estado possa se valer de forças irregulares como milícias ou grupos terroristas, para atacar outro Estado sem que precise se expor a uma declaração de guerra formal¹⁰. Contudo, via de regra, ao contrário das ameaças clássicas, onde esta pode ser feita por ambos os lados, na não clássica, observa-se a ameaça sofrida pelo Estado. Isto não significa que um não possa ameaçar o outro, o que se faz aqui é tão somente a manutenção do objeto de estudo sobre o qual recai a ameaça, ou seja, o Estado. Mas o que são grupos subestatais e quais formas adquirem para por em risco a segurança de um Estado?

Como o nome aponta, estes grupos são aqueles que estão abaixo do nível do Estado, muitas vezes não relacionado a este. Em alguns casos, um Estado pode financiar ou incentivar ações de um grupo subestatal para causar danos indiretamente a outro Estado. Isto pode ser observado nos chamados Estados patrocinadores do terrorismo, e também nos ataques cibernéticos sofridos pelos estonianos onde se suspeita do suporte russo (CLARKE; KNAKE, 2010, p. 21-79). Nestas situações, onde empregam milícias ou grupos terroristas, por

¹⁰ Este é possivelmente o caso dos ataques perpetrados pelos Houthis contra instalações petrolíferas sauditas em setembro de 2019. Segundo a Arábia Saudita o grupo teria tido apoio do Irã para atacar seu território (EFE, 2019; O ESTADO DE SÃO PAULO, 2019).

exemplo, pode-se dizer que são travados verdadeiros conflitos por procuração sem que, contudo haja uma necessidade de uma guerra formal.

De acordo com Martha Crenshaw (2006), estes grupos habitualmente se formam a partir de uma violência pretérita do Estado contra um determinado grupo. Imbuído do desejo de revidar a agressão sofrida, e sem ter como agir diretamente contra o Estado, estes grupos acabam por recorrer a métodos irregulares de combate.

Crenshaw é uma estudiosa do terrorismo e suas palavras direcionam-se diretamente à formação de grupos dessa natureza. No entanto, sua similaridade aos movimentos de insurgência descritos por Hoffman (2007) e Kiras (2010) permite que a visão da autora seja dilatada para incluir outros grupos subestatais que não só o terrorismo. Isto no entanto, encontra seus limites nos grupos que dirigem suas ações contra o Estado enquanto instituição. Atividades que causem uma ameaça ao Estado, no sentido de ferir sua integridade territorial ou exclusividade de exploração econômica, não são incluídas nesta visão, posto que não atentam contra o Estado em si.

Dentre estas, figuram no rol das ameaças não clássicas (ou novas ameaças), o tráfico de drogas e pessoas, a pirataria, a pesca ilegal, ataques cibernéticos, biológicos, difamação de atos e autoridades de determinados governos, extrações/explorações ilícitas, entre outros (SILVA, 2006; TILL, 2006). Fatalmente estas atividades não esgotam todas as novas ameaças existentes.

Para além do tráfico de armas, segundo dados do Comando do Controle de Tráfego Marítimo (COMCONTRAM)¹¹, vislumbram-se diversas ameaças na Amazônia Azul e também no Entorno Estratégico Brasileiro. Dentre elas, ainda de acordo com o órgão, figuram o crime organizado, o contrabando, o narcotráfico, a pesca ilegal, os acidentes ambientais, e as doenças infectocontagiosas, que podem chegar ao país por meio marítimo, e a pirataria.

Isto é reforçado pelo *Commercial Crime Services* da *International Chamber, of Commerce* (ICC-CCS), que informa que houve no Brasil 4 registros de abordagens a embarcações, uma delas nas proximidades do porto de Santos e as outras 3 na foz do rio Amazonas. Neste sentido, agências brasileiras de notícias também relatam casos de roubo

¹¹ No dia 17 de dezembro de 2018, o Comando do Controle do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM) passou a ser Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR). A mudança de nomenclatura implicou também na ampliação as ações desenvolvidas por este novo órgão que passará a trabalhar de forma coordenada com outros órgãos federais como a Polícia Federal, a Agência nacional de Vigilância Sanitária e a Receita Federal, entre outros (MARINHA DO BRASIL, 2018).

armado no Brasil. Os sítios eletrônicos G1 e Band News relatam assaltos a pescadores na Baía de Guanabara (G1, 2019; SLEMAN, 2019). Segundo as reportagens, bandidos utilizam embarcações pequenas para a realização do crime. Situação reforçada pelo sítio Mar sem Fim, que relata ações similares por toda a costa brasileira¹².

Vale observar que os registros feitos pela imprensa são muito mais extensos do que aqueles existentes no banco de dados do ICC-CCS. Situação esta que pode indicar um mapeamento deficitário desse tipo de ameaça na costa brasileira.

Exemplos como estes mostram a necessidade de se firmar que o seu conceito das novas ameaças está calcado na ação de grupos subestatais.

Há também de se observar, que os dois tipos de ameaça podem ser conjugados em uma única forma de combate: a guerra híbrida. Ainda que aqui o objetivo seja discutir quais são as formas de ameaças, julga-se relevante discorrer algumas palavras sobre esta modalidade de conflito que se vale de elementos clássicos e não-clássicos. As demais ameaças citadas serão discutidas com profundidade no capítulo quatro.

1.3.1. Guerra híbrida

A guerra híbrida é um conceito relativamente novo nos estudos de segurança, sendo introduzido ao mundo acadêmico em 2005 por Frank Hoffman e James Mattis em seu artigo *Furure Warfare: The Rise of Hybrid Wars* publicado na revista *Proceedings*. Este toma como base, alguns elementos dos conceitos de Guerra de Quarta Geração, Guerra Irrestrita e Guerra Composta, e tem como premissa, o surgimento de uma nova forma de guerra que conjuga o uso de técnicas e meios regulares e irregulares.

Em um primeiro olhar, sua premissa parece limitada, visto que a história está repleta de eventos que demonstram que esta conjunção nada tem de nova para a história militar, como por exemplo, a Revolução Americana do século XVIII e a Guerra do Vietnã (séc. XX). Isso é reconhecido pelo próprio autor em um trabalho publicado em 2007, onde pontua que a diferença entre a Guerra Híbrida e a Guerra Tradicional está no fato de que na primeira, a percepção da divisão das forças regulares e irregulares

¹² A reportagem pode ser encontrada no endereço eletrônico <https://marsemfim.com.br/assaltos-a-barcos-no-brasil/>.

[...] se tornam indefinidas dentro da mesma força no mesmo campo de batalha. Enquanto elas são operacionalmente integradas e taticamente fundidas, o componente irregular da força tenta se tornar decisivo operacionalmente ao invés de somente prolongar o conflito, provocar reações exageradas ou entender os custos de segurança ao defensor (HOFFMAN, F., 2007, p.29, tradução nossa) ¹³.

Hoffman (2007), portanto, considera que as forças irregulares concorrem diretamente para a vitória do combate ao atuarem de forma coordenada e fundida com as forças regulares. Apesar desta clarificação, Russell Glenn (2009) aponta que existe na literatura, grande discussão entre os acadêmicos sobre o conceito, porém conclui que é ponto pacífico entre os debatedores, que a Guerra Híbrida excede o campo militar. Por sua vez, esta característica deriva essencialmente de um dos pilares da formação deste conceito: a Guerra Irrestrita.

Formulado por Qiao Ling e Wang Xiangsui em 1999, o conceito de Guerra Irrestrita se baseia na influência da globalização no campo dos conflitos. Cabe ressaltar, que o termo "irrestrita" não possui quaisquer vínculos com o uso ilimitado da força, conforme pensado por Clausewitz em sua abstração acerca da Guerra Absoluta. O que os autores buscaram com este termo, foi demonstrar que a guerra vai além dos limites do campo militar, incluindo, manobras nos campos da política e economia, por exemplo. Tal fator é incorporado por Hoffman à Guerra Híbrida, que também considera entre as ações irregulares, ações criminosas e terroristas (HOFFMAN, F., 2007).

Stavridis (2016), salienta que a guerra híbrida é habitualmente pensada no ambiente terrestre, porém, esta tendência tem dado sinais de mudança à medida que crescem as ações no mar. Caracterizam, segundo o autor, ações de guerra híbrida no mar, as operações próximas ao litoral feitas por embarcações civis tripuladas por pessoal não uniformizado. Desta forma, “[...] eles talvez sejam categorizados como nacionalistas, falsos agentes, terroristas, ou mesmo velejadores de férias agindo por vontade própria”, conferindo assim um caráter não estatal à operação (STAVIRDIS, 2016, n.p., tradução nossa)¹⁴.

A união destas características de combate pode fazer com que a vantagem tecnológica e militar que um Estado possa ter sobre seu opositor seja reduzida, equilibrando as forças

¹³ Do inglês: “[...] these forces become blurred into the same force in the same battlespace. While they are operationally integrated and tactically fused, the irregular component of the force attempts to become operationally decisive rather than just protract the conflict, provoke overreactions or extend the costs of security for the defender”.

¹⁴ Do inglês: “[...] they may be categorized as nationalists, rogue actors, terrorists, or even “vacationing” sailors acting on their own volition.”

entre a parte mais fraca e a mais forte (GUINDO; MARTÍNEZ; GONZÁLEZ, 2015). Conseqüentemente, é importante que as marinhas se preparem para enfrentar esta realidade, visto que ações e ameaças aparentemente não clássicas podem se mostrar clássicas, gerando uma crise inesperada com outros Estados.

1.4. Entorno estratégico

Para que se compreenda aquilo que significa entorno estratégico, é preciso que antes haja o entendimento daquilo que representa a geopolítica. Segundo Therezinha de Castro (1999) esta é a relação entre política e geografia. De forma análoga pode ser compreendido o entorno estratégico.

É partir de um olhar político que se observa o entorno da região geográfica na qual um Estado se encontra, com vistas a projetar seus interesses no exterior. Segundo Aquino (2018), estes interesses vão além dos políticos, abrangendo também os econômicos, diplomáticos e militares, razão pela qual considera que “[...] o entorno estratégico pode ser compreendido a partir da justaposição de diversos esquemas multilaterais, de geometria variável, que envolvem tempos desde a integração econômica até aqueles mais voltados para as identidades culturais” (AQUINO, 2018, p. 412).

Esta pluralidade de interesses a serem projetados também é observada por Paiva (2015), que atenta para a dualidade do uso do entorno estratégico de um país. Para o autor este não serve apenas para projetá-lo para o exterior, mas também para defendê-lo contra ameaças externas, quer sejam estas potenciais ou concretas. Por este motivo ele divide o entorno estratégico em duas esferas que se auxiliam mutuamente.

A primeira, localizada ao largo da costa do Estado, está destinada preferencialmente à defesa. Já a segunda, que contém a primeira esfera, abarca toda a área que um Estado considera seu entorno estratégico, e é onde são exercidas, preferencialmente, as suas influências no exterior. Como se pode deduzir, Paiva (2015) idealizou seu pensamento para uso em Estados costeiros posto que isso permite o estabelecimento de uma esfera defensiva que não se sobreponha às fronteiras de outro país. Acredita-se que um raciocínio análogo possa ser feito em relação às fronteiras secas, ficando a esfera defensiva do entorno estratégico destinada à observância de questões internas dos países com que se faz fronteira que possam transbordar para o seu território. Contudo, o desenvolvimento deste raciocínio extrapolaria o objetivo desta pesquisa, razão pelo qual isto não será feito.

No Brasil o entorno estratégico é discutido pela Política Nacional de Defesa desde 2005, quando o termo passou a substituir a expressão “vizinhança”. O documento atual, de 2018, permite inferir o alinhamento do Brasil ao pensamento de Paiva (2015) e Aquino (2018), no que tange à projeção dos mais diversos tipos de interesse no seu entorno estratégico. Também é possível observar a importância que a relação com os países vizinhos tem para o estabelecimento dos possíveis impactos à segurança nacional. Ademais, o texto estabelece o Entorno Estratégico Brasileiro, que será discutido no capítulo dois.

Por ora basta a compreensão de que o entorno estratégico é uma área de uso dual, onde os Estados projetam seus interesses no exterior e se defendem de ameaças.

1.5. Discussão teórica sobre estratégia marítima

Uma vez esclarecidos o que se entende sobre os principais conceitos a serem utilizados, passa-se à discussão teórica e estratégica. Esta se dá a partir do pensamento de quatro autores – dois clássicos (Mahan e Corbett) e dois contemporâneos (Coureau-Bégarie e Till) – e apresenta os principais conceitos de cada um deles.

1.5.1. O pensamento estratégico marítimo de Alfred Thayer Mahan

Para iniciar a discussão teórica sobre a evolução do pensamento marítimo, optou-se por Alfred Thayer Mahan, por sua notória contribuição ao tema, sendo apontado como o primeiro autor a se debruçar sobre este assunto. Até então o foco era dos conflitos em terra, sendo o pensamento estratégico enraizado nas ideias de Clausewitz e Jomini. Partindo dos conceitos utilizados na guerra terrestre, Mahan buscou “[...] compreender quais princípios governavam a guerra do mar [...]”, e despertar os políticos para a importância de constituir uma política naval que visasse o desenvolvimento eram seus demais objetivos (ALMEIDA, 2009a, p. 158).

Já Therezinha de Castro (1999, p. 108) entende que o seu objetivo, mais do que somente compreender esse tipo de guerra ou ganhar a atenção dos políticos, era “[...] analisar os fundamentos da estratégia naval, mostrando que o Poder Marítimo fornece explicações para a maior parte dos acontecimentos históricos”.

As colocações de Almeida e Castro remetem ao cerne do pensamento mahaniano, o qual estabeleceu as bases para o pensamento marítimo. Sua visão da importância do comércio – presente na trindade mahaniana¹⁵ –, seus conceitos de poder marítimo e poder naval, os elementos que constituem o primeiro poder, e a busca pela batalha decisiva são temas discutidos desde a época de sua publicação, na figura de Jullian Corbett, até os dias atuais, através de Geoffrey Till.

Juntos, esses elementos representam o alicerce da teoria marítima, razão pela qual foram escolhidos para esta análise. Partindo desta, é debatida a evolução destes elementos, a partir dos pensamentos de Corbett (2004), Couteau-Bégarie (2010) e Till (2009).

Mahan, como apontado por Almeida (2009a), queria demonstrar a importância do mar para o desenvolvimento de um país e, para isso, se valeu de alguns argumentos. Um deles era que o transporte marítimo era mais fácil e mais barato do que o terrestre, o outro era a prosperidade que a Inglaterra alcançara através do comércio marítimo.

Como consequência direta da necessidade de transportar as mercadorias produzidas, estava a ampliação do número de embarcações mercantes, o que se traduz em um aumento do poder marítimo de um Estado. Mas o que é o poder marítimo (*seapower*)?

1.5.1.1. Poder marítimo e poder naval

A despeito de ser uma das maiores contribuições do pensamento mahaniano e de seu uso extensivo em sua obra, o autor nunca o definiu (TILL, 2009). Contudo, é possível inferir sua definição a partir da leitura de seu livro. Para Caminha (1986, p. 47),

O poder marítimo seria a resultante da integração de elementos materiais e vontades políticas que faziam do controle do mar o elo por meio do qual a riqueza se acumulava, para em seguida converter-se em mais poder, com maior capacidade de influir em acontecimentos e comportamentos .

No entanto, sua visão é de difícil entendimento, motivo pelo qual entende-se que esta pode ser simplificada. Para Mahan, o poder – aqui é possível entendê-lo majoritariamente em sua vertente econômica – e a prosperidade de uma nação, no mar, advém do comércio marítimo. Logo, a integração de meios materiais e vontades políticas às quais Caminha se

¹⁵ Compunham a trindade mahaniana: a produção, o transporte e comércio.

refere, nada mais é do que a vontade/interesse dos governantes e do povo se lançarem ao mar (isto é melhor analisado a seguir nos elementos constituintes do poder naval), aliadas aos meios necessários para essa empreitada.

Já Speller (2014, p. 6, tradução nossa) vê o poder marítimo com um “[...] conceito amplo que abarca todos os usos do mar, civis e militares”¹⁶. Tal abrangência leva o autor a reconhecer que estabelecer uma definição para este conceito é uma tarefa complicada. Opinião esta que é compartilhada por Till (2009) e Grove (1990, p. 3, tradução nossa), que chega a afirmar que o “‘Poder Naval’ significa diferentes coisas para diferentes pessoas”¹⁷.

Ainda assim, é necessário estabelecer a forma pela qual poder marítimo será utilizada neste trabalho. Considerando que Mahan buscou estabelecer uma discussão ampla que trata de comércio e defesa, e que considera importante a participação da população¹⁸ para este fim, não seria equivocado dizer que o poder marítimo é tudo aquilo que contribui para um Estado atuar no mar, o que engloba tanto as embarcações e seu pessoal (civis ou militares), quanto pessoas e empresas que, mesmo afastadas do litoral, concorrem para dar suporte direta ou indiretamente àqueles meios.

Outro aspecto trabalhado por Mahan (1987) é o poder naval (*naval power*). Tal qual o conceito anterior, este não foi definido pelo autor em sua obra. Almeida (2009b), Speller (2014), dentre outros concordam que o poder naval é uma subdivisão do poder marítimo, sendo responsável pelo seu braço militar. Novamente, o conceito não está limitado aos meios navais e suas tripulações, mas se estende a todos (civis ou militares) que concorrem para as atividades militares. Via de regra, o poder naval está relacionado às atividades da Marinha de Guerra, personificando-se nesta instituição.

1.5.1.2. Elementos constituintes do poder marítimo

Apesar de não ter definido os termos que criou, Mahan dedicou parte de seu estudo à compreensão das condições que favorecem ou desfavorecem o desenvolvimento do poder marítimo de um Estado. Ao todo, foram apontados seis elementos que influenciam o poder marítimo, que são: posição geográfica, conformação física, extensão do território, tamanho da

¹⁶ Do inglês: “[...] broad concept, embracing all uses of the sea, both civil and military.”

¹⁷ Do inglês: “‘Sea Power’ means different things to different people.”

¹⁸ Vide elementos do poder marítimo: População e caráter nacional.

população, caráter nacional e caráter do governo. Sendo os quatro primeiros fatores de ordem geopolítica e os dois últimos de ordem moral.

O primeiro elemento, a posição geográfica, observa a facilidade da concentração de forças navais que o litoral de um Estado propicia para o mesmo, bem como a sua localização em relação aos seus inimigos.

No que tange ao entorno, verifica-se que países com potencial de contencioso nas suas fronteiras terrestres tendem a dispensar maior atenção aos seus exércitos, acarretando na redução do poder marítimo. Por outro lado, aqueles que não se encontram em tal circunstância, tendem a fortalecer este poder.

Quanto ao litoral e à posição de um país em relação aos seus inimigos, observa-se uma visão direcionada ao poder naval, posto que se trata da concentração de forças navais e sua capacidade de se interpor a concentração adversária, revelando uma vertente geoestratégica deste elemento.

Tomando como exemplo o Brasil e a Colômbia, fica mais fácil entender sobre o que o autor se referia. O Brasil, é um país litorâneo cuja costa se estende sem interrupções da fronteira com o Uruguai até a fronteira com a Guiana Francesa. Isto permite à Marinha do Brasil se deslocar sem obstáculos por toda a costa brasileira, favorecendo a concentração de sua esquadra em qualquer ponto que esta se faça necessária, ainda que os meios estejam espalhados ao longo da costa. O mesmo não ocorre com a Colômbia, país que vê seu litoral dividido em duas porções, uma voltada para o Oceano Atlântico, entre a Venezuela e o Panamá e outra voltada para o Oceano Pacífico, entre o Panamá e Equador. Isto obriga aquele país a ter sua força naval dispersa em pelo menos duas regiões, dificultando a concentração de toda sua esquadra em caso de necessidade.

Já a posição geopolítica do território pode ser dividida em duas análises, uma em relação ao inimigo e outra em relação ao acesso ao alto-mar e o controle de *chokepoints*. Sobre o primeiro, Mahan (1987, p. 30, tradução nossa) observa que quando um Estado se vê entre seus adversários, este possui uma “[...] vantagem estratégica [...] e uma boa base para operações hostis contra os prováveis inimigos” pois permite ao Estado, em posição central,

“[...] interpor sua força unificada contra qualquer um dos inimigos que procurem passar [...] para efetivar uma junção com seu aliado¹⁹.

Já na segunda análise, o autor discorre sobre a vantagem estratégica dos países que tenham livre acesso ao alto-mar e controlem um *chokepoint*. Opinião compartilhada por Therezinha de Castro (1995) que ao discutir o reavivamento da importância geoestratégica do Atlântico Sul, ressalta a importância da África do Sul para este movimento, justamente por seu controle sobre a rota do cabo.

O Segundo elemento constituinte do poder marítimo é a conformação física. Ainda que à primeira vista seu enunciado sugira uma redundância com o exposto anteriormente, seus conteúdos, ainda que entrelaçados, almejam resultados distintos. Ao passo que a posição geográfica implica em elementos geopolíticos que consideram fatores exógenos, a conformação física é o primeiro dos elementos a olhar para dentro do Estado, característica esta que é comum a todos dos demais elementos. Aqui são analisados os elementos naturais a seu dispor, que favorecem a constituição e o fortalecimento do poder marítimo.

O objeto de estudo deste elemento é a existência de bons portos²⁰, a facilidade de trânsito dos bens para os portos ou destes para o interior, e a defesa destes. Infere-se, ainda do pensamento mahaniano, que a defesa dos portos, principalmente aqueles que dão acesso às hidrovias que conduzem ao interior do país, é um ponto nevrálgico. Para ele, a inoperância, de um ou mais portos limitaria a capacidade de defesa e comunicação do Estado agredido, acarretando em graves consequências a sua economia e estabilidade política.

A extensão do território é o terceiro elemento proposto e, tal qual seu antecessor, seu nome pode enganar. Contrariando a expectativa de quem lê, a extensão territorial proposta por Mahan (1987) refere-se à extensão territorial útil ao poder marítimo, ou seja, não está vinculada ao tamanho do território, mas sim o quanto dele, de seus recursos naturais e humanos, podem ser revertidos em benefício do poder marítimo. Portos com profundidades adequadas aos navios, conforme anteriormente discutido, poderiam, aqui, ser considerados, tal qual os recursos naturais disponíveis, como os minerais para a construção dos navios, por exemplo, poderiam ser incorporados à conformação física.

¹⁹ Do inglês: “[...] strategic advantage [...] and a good base for hostile operations against its probable enemies [...] to interpose their united force against either one of the enemies which should seek to pass [...] to effect a junction with its ally”.

²⁰ Mahan considerava bons portos, aqueles com profundidade adequada para receber as embarcações.

Dentro do território há também outro tipo de recurso necessário ao poder marítimo, a mão de obra. Homens bem treinados, capazes de exercer as funções a bordo e em terra são imprescindíveis para o fortalecimento da capacidade marítima de um país. Não à toa, Mahan aponta este fator como seu quarto elemento, o qual chama de tamanho da população.

O elemento seguinte – o caráter nacional –, diz respeito à propensão natural de um povo para o comércio marítimo. Tendo tal propensão, o povo terá condições de gerir bem seus meios e prosperar no comércio marítimo e, conseqüentemente, como nação, sua falta, por outro lado, acarreta na má gestão destes bens, que tendem a se enfraquecer com o passar do tempo (redução do poder marítimo), e na redução do desenvolvimento nacional (ALMEIDA, 2009b).

O sexto e último elemento está ligado à inclinação de um governo/governante para levar um país ao mar ou afastá-lo dele, bem como à sua capacidade de influenciar, ou não, o desenvolvimento do poder marítimo. Um exemplo disto pode ser visto ao analisar o pensamento de Mahan quanto à relação de distintas formas de governo com este poder.

Para Mahan, governos democráticos têm mais dificuldade para dispor de recursos para gastos militares. O mesmo não ocorre com governos totalitários, já que não precisam justificar seus gastos nem convencer parlamentares sobre a necessidade de se investir em defesa. No entanto, ressalta que Estados sob a última forma de governo são suscetíveis à descontinuidade de suas políticas de defesa, já que o sucessor pode pensar diferente de seu predecessor.

Ao que parece Mahan considerava os Estados democráticos mais estáveis quanto à condução de suas políticas, pois estas não representavam o interesse de uma pessoa e sim de uma coletividade que cede poderes ao Estado. Em outras palavras, o autor parece crer na estabilidade das políticas de Estado. Entretanto, governos democráticos podem sim divergir radicalmente quanto a um assunto, modificando completamente a condução de uma determinada política. Assim, um país substitui sua política de Estado por uma política de governo, assemelhando-se muito da conduta que Mahan temia de governos despóticos.

Portanto, entende-se que todos os Estados, independentemente de sua forma de governo, são suscetíveis à volatilidade de suas políticas a cada troca de governo. Cabe, no entanto, ressaltar que esta volatilidade tende a ser reduzida em países com democracias mais consolidadas.

1.5.1.3. A batalha decisiva e o domínio do mar²¹

Mahan argumentava a favor da ofensiva para os grandes poderes navais²². Sob esta lógica surge o conceito da Batalha Decisiva, que preconiza a aniquilação²³ das forças inimigas em uma única batalha. Habitualmente, a busca por esta confrontação é feita pela força naval dominante, ao passo que a mais fraca tenta evitá-la.

De acordo com Almeida (2009b) seu conceito é alicerçado no tempo de demora para a produção dos meios e armamentos, o que impediria o inimigo de conseguir reconstituir sua armada a tempo de se contrapor às forças atacantes. Tal argumento permanece válido, haja vista a crescente complexidade técnica e tecnológica que envolve o processo de construção destes bens. No entanto, a constante tentativa do partido mais fraco de evitar um confronto decisivo, é um dos fatores que fazem este ser um evento raro na história naval. Outro fator é a necessidade de, pelo menos, uma das forças presentes estar utilizando a totalidade de seus meios naquele combate. Ademais, meios como o submarino favorecem o combate naval sem a necessidade de exposição de toda a esquadra.

Para Mahan, o partido que lograr a total destruição da esquadra inimiga obtém o domínio do mar. Situação na qual pode se valer livremente do espaço marítimo para conduzir suas operações contra o território adversário e assim galgar a vitória da guerra.

1.5.2. O pensamento estratégico marítimo de Julian Corbett

Contemporâneo de Mahan, Julian Corbett se destaca por sua postura crítica a alguns dos pensamentos do colega e por ampliar a importância dada ao uso do comércio marítimo. Oferecendo uma visão estratégica mais ampla do que a de Mahan, o autor relativiza a batalha decisiva e oferece uma alternativa ao domínio do mar, o comando do mar.

Ainda que as suas visões possam divergir em alguns aspectos, ambos concordam que o comércio é vital para o desenvolvimento de um país. Contudo, Corbett vai além e analisa a

²¹ Ainda que recorrentemente utilizado para personificar o pensamento de Mahan, o autor não utiliza essa expressão em seu livro. Esta foi atribuída ao seu pensamento por seus debatedores, dentre os quais citam-se Geoffrey Till e Hervé Coutau-Bégarie.

²² A defesa, para o autor, levaria irremediavelmente à derrota.

²³ Mahan acreditava que enquanto a força naval inimiga não estivesse completamente fora de combate, não seria possível haver o domínio do mar.

importância das Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) para a estratégia naval de um país. É sobre este pilar que ele embasa boa parte de seu pensamento.

Para o autor, as LCM são aquelas que servem tanto de linha de suprimentos para a tropa, quanto para a manutenção da vida em terra (CORBETT, 2004). Mais do que isto, elas conectam tanto regiões de um mesmo Estado como estas a seus pares. Condição esta que faz das LCM responsáveis por movimentar a maior parte do comércio mundial.

É por meio delas que insumos, equipamentos, suprimentos, energia, entre outros, são exportados e importados, impactando diretamente a economia de um país e a vida de sua população. Tomando isto por base, e considerando o potencial de causar danos de uma eventual interrupção deste fluxo, é possível compreender o porquê de Corbett as compreendia como estratégicas e dispensou tanta atenção a elas, ao ponto de declarar que sua principal contribuição, o “Comando do mar, [...] nada mais é do que o controle das linhas de comunicação marítimas, quer seja para propósitos comerciais ou militares” (CORBETT, 2004, l. 1017, tradução nossa)²⁴.

Havendo conflito entre dois Estados, Corbett preconiza que as linhas de comunicação marítimas sejam o objeto da guerra naval. Nesta circunstância, estas são, em grande parte, comuns a ambos os lados e, em função disso, atacar as LCM inimigas significa defender e/ou expor as próprias linhas.

Este duelo para controlar as linhas de comunicação marítimas se exitoso, leva ao comando do mar por parte de um dos beligerantes. No entanto, opondo-se à visão mahaniana de domínio do mar, o comando independe da aniquilação das forças adversárias. Para que ele ocorra, basta que o inimigo não seja capaz de atuar livremente no mar, tendo, portanto, severas limitações para transportar seu comércio e seus suprimentos. O comando do mar pode ser total²⁵ ou parcial, permanente ou temporário. O que importa da aplicação desta estratégia, é que ela se sustente por tempo suficiente para a obtenção de um determinado resultado. Eis outro ponto de divergência entre os conceitos dos dois teóricos.

²⁴ Do inglês: “Command of the sea [...] means nothing but the control of maritime communications, whether for commercial or military purposes”.

²⁵ Vale notar que Corbett ressalta que mesmo um controle total não está isento de um eventual ataque de uma unidade isolada.

De toda forma, como apontado por Coutau-Bégarie (2010), Corbett não nega a batalha decisiva (o meio pelo qual se conquista o domínio do mar), mas argumenta que esta é incomum. Isto porque a batalha

[...] só é realmente desejada pela parte que disponha de uma superioridade, quantitativa ou qualitativa, real ou suposta, que lhe permita vislumbrar a vitória. O partido mais fraco, ou que se julga como tal, está condenado a recorrer àquilo que seria chamado outrora de armadilhas, e que, hoje em dia, denomina-se, preferencialmente, de estratégias alternativas: ofensivas limitadas e esquadra em potência (COUTAU-BÉGARIE, 2010, p. 458).

Expostas as principais colaborações do pensamento corbettiano, passa-se a um confronto entre os dois pensadores clássicos.

1.5.3. Convergências e divergência entre o pensamento marítimo de Mahan e Corbett

Mahan e Corbett são os dois teóricos clássicos abordados e, como observado, possuem pontos de convergência e divergência. Ambos são estudiosos que partiram da comparação entre a guerra terrestre e a marítima, pretendendo melhor compreender a esta última e fornecer um embasamento teórico sólido. Este caráter comparativo é mais marcante na obra de Corbett (2004), onde dedica um capítulo para discutir a estratégia da guerra terrestre. Mahan, a seu turno, não deixa clara essa correlação entre a seu pensamento e o pensamento terrestre.

Como marca de suas divergências, ressalta-se a distinta forma de olhar as atitudes no campo de batalha. O autor estadunidense é reconhecido por sua postura mais firme e, até mesmo, mais agressiva, influência de Jomini. O que se explicita na sua predileção pela ofensiva e na condição para a obtenção do domínio do mar, a aniquilação da força inimiga. Para ele, não se poderia exercer o domínio mesmo que restasse ao inimigo apenas uma embarcação recolhida ao porto.

Corbett, por outro lado, demonstra uma ótica mais ponderada, equilibrando a defesa e o ataque. Em seu livro critica indiretamente Mahan, ao chamar a atenção para a valorização da defesa, influência de Clausewitz que considerava a defesa superior ao ataque. Afirma que a guerra é uma constante alternância entre momentos de ataque e de defesa. Sua ponderação e esse movimento de alternância podem ser observados no uso e no controle das linhas de comunicação marítimas. Segundo seus ensinamentos, o uso comum dessas, colocam

facilmente um defensor na condição de atacante, ao mesmo tempo que conclui que o comando do mar é uma condição incomum.

Em comum aos dois autores está o comércio marítimo e sua importância para os Estados. Ao passo que Mahan deixa isso mais evidente em sua explanação sobre o desenvolvimento dos países e não o considera para o aspecto estratégico-militar, Corbett faz o inverso, explorando a relevância do comércio para o fim das beligerâncias²⁶ e não apresentando-o apenas sob a ótica econômica, mas a importância do comércio e das LCM como um todo. Como se pode observar, ainda que observem o comércio sobre prismas distintos, os autores não só reconhecem sua importância, mas se complementam neste assunto.

Essas diferentes formas de analisar a importância do comércio se reflete no foco que dão em suas visões estratégicas. Mahan, vê o domínio do mar como o objetivo a ser alcançado e para tal, preconiza a batalha decisiva, uma de suas mais relevantes contribuições. Já Corbett, por entender que o fim da guerra se encontra na pressão sobre a vida coletiva da população inimiga, preconiza o comando do mar, cujo objetivo é controlar as linhas de comunicação marítimas. Ele, embora não negasse a existência da batalha decisiva, não concordava com Mahan pois, estas “[...] têm sido muito raras na história [...]” (COUTAU-BÉGARIE, 2010, p.437).

Par a finalidade desta pesquisa, a confrontação feita entre os pensamentos dos desses dois teóricos clássicos da estratégia marítima faz emergir dois importantes conceitos: o domínio e o comando do mar. Ainda que se entenda que a conceituação corbettiana é mais facilmente aplicável à realidade da guerra naval, dada à sua flexibilidade, de forma alguma se pode negar a visão de Mahan. Por isso, ambos os conceitos norteiam parte da análise feita nos próximos capítulos, bem como a importância do comércio marítimo e das LCM. Outros conceitos de amplo uso e vitais para a compreensão da pesquisa são: o poder marítimo e os seus elementos constituintes e o poder naval.

²⁶ Para o autor o que leva ao término da guerra é a pressão exercida sobre a população e sobre a vida coletiva. Esta pressão é feita pela privação de insumos e bens causados pelo ataque ao comércio, resultante do comando do mar.

1.5.4. O Pensamento estratégico de Hervé Coutau-Bégarie

Autor contemporâneo, Coutau-Bégarie advoga que o comando é possível se houver uma dilatação do conceito de batalha decisiva. Em suas palavras ela seria possível se a força naval adversária sofrer “perdas suficientemente importantes [...]” que coloquem fora de combate sua contraparte (COUTAU-BÉGARIE, 2010, p.460). Logo, conclui-se que, para o autor, essa ocorre a partir do momento em que seu adversário não pode mais reagir, independente da aniquilação total de sua esquadra.

A esse debate o autor acrescenta, ainda, as três dimensões da guerra no mar. Conceito não contemporâneo dos autores clássicos, porém, que devem ser considerados na guerra moderna. Suas três dimensões são a submarina, a superfície e a aérea. As duas primeiras são contempladas pela teoria de Mahan, já que ela preconiza a destruição dos meios navais inimigos, já a terceira, não.

Ao fazer sua releitura dos elementos constituintes do poder marítimo, Till (2009) apresenta uma argumentação através da qual é possível verificar como o poder aéreo pode pôr em xeque o domínio do mar, caso não seja igualmente aniquilado ou neutralizado. Isso porque as ações aéreas possuem, segundo ele, condições para desempenhar funções que outrora pertenceram somente às esquadras, como a negação do uso do mar e o engajamento da esquadra inimiga. Lógica essa que é compartilhada por Coutau-Bégarie (2010), e à qual se faz coro. Logo, a inclusão da dimensão aérea à guerra naval traz implicações que remetem à um favorecimento do comando do mar.

Essa discussão remete a outros dois aspectos do pensamento de Coutau-Bégarie (2010): a guerra costeira e o impacto da evolução tecnológica na guerra naval. Sobre o primeiro, ele reforça que esta não deve ser negligenciada, advertindo que os países não devem “[...] conceber uma marinha de alto-mar, apenas oceânica” (COUTAU-BÉGARIE, 2010, p.462). A necessidade de um poder naval equilibrado também é defendida por Vidigal (2010), inclusive no caso específico da Marinha do Brasil.

A seu turno, o impacto tecnológico traz mudanças efetivas no poder naval. Uma das principais foi o avanço tecnológico que permitiu a redução da quantidade de meios necessários, pois a evolução dos armamentos – como a aviação embarcada, mísseis e mísseis anti-navios, por exemplo – permitiu a concentração do poder de fogo. Mais do que isso, os

avanços tecnológicos conduziram, e possivelmente conduzirão, à discussões acerca da relevância de alguns meios navais²⁷ (COUTAU-BÉGARIE, 2010; TILL, 2009).

Mais do que isso, Coutau-Bégarie (2010) aponta que a introdução dos mísseis levaram a uma dualidade na relação entre as forças navais mais poderosas e as mais fracas. Segundo o autor, se por um lado eles permitem a destruição de embarcações poderosas, por outro, o custo cada vez mais elevado, acarreta em uma concentração do poder. Till (2009), por sua vez, cita o submarino como exemplo de uso de uma nova tecnologia capaz de trazer algum equilíbrio de força entre os poderes navais beligerantes, afinal, dada a sua capacidade de ocultação, o submarino pode desenvolver guerras de curso e de desgaste contra o inimigo.

Till aponta ainda que a constante evolução de sensores e armas impactam diretamente o poder naval, já que este passa a ser mais vulnerável. No entanto, se, por um lado, isto ocorre, por outro, tal vulnerabilidade leva ao desenvolvimento de meios mais eficazes de defesa. Com isso é possível deduzir que a tecnologia conduz a força naval à uma constante espiral de pesquisa e desenvolvimento.

Resumidamente, o que se pode verificar pelo confronto dos pensamentos de Till e Coutau-Bégarie sobre a tecnologia e seu impacto no poder naval e na guerra naval, é que ambos estão alinhados quanto às consequências da evolução tecnológica e que a busca por desenvolver uma tecnologia que dê ao seu portador uma vantagem sobre seus inimigos – além de estimular um ciclo aparentemente sem fim – termina por ser um jogo de soma zero, onde cada mudança, cada evolução tem por fim anular a outra. Vale também pontuar que, a despeito de não ser tratada como elemento constituinte do poder marítimo por Mahan, coisa que é feita por Till (2009) ao reler os elementos propostos pelo autor, o fator tecnológico sempre esteve presente na guerra naval (e quiçá na guerra como um todo). Isso fica claro na análise histórica da evolução da tecnologia naval feita por Vidigal (1985).

Assim sendo, faz-se coro com Coutau-Bégarie, que conclui que

A estratégia marítima contemporânea não apresenta, então, além da dimensão nuclear, mudança de natureza em relação à estratégia marítima clássica. As reviravoltas tecnológicas permitiram, simplesmente, ao instrumento naval multiplicar seu efeito contra terra. A estratégia marítima teórica leva em conta essas modificações e traduz, também, uma melhor tomada de consciência da sua

²⁷ Durante o período transcorrido entre a Segunda Guerra Mundial e seu pós-guerra uma das discussões que veio à tona com o surgimento dos porta-aviões, foi da relevância dos encouraçados. Como resultado desta situação, os porta-aviões assumiram o papel de capitânia das esquadras (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

integração em uma estratégia geral e a extensão da estratégia para além dos tempos de guerra (COUTAU-BÉGARIE, 2010, p.490).

Finda a discussão tecnológica, passa-se a análise das contribuições de Coutau-Bégarie (2010) à geoestratégia, sendo as principais delas, a expansão dos usos positivos do mar e a discussão que faz sobre a territorialização dos mares. Ele, tal qual Corbett, estabelece como função negativa, a barreira que este representa e como função positiva o mar enquanto meio de transporte. Para os autores clássicos este seria seu “[...] único valor positivo [...] para a vida nacional [...]” (CORBETT, 2004, l. 1009, tradução nossa)²⁸, mas para Coutau-Bégarie é possível acrescer a esta lista seu uso como fonte de riquezas²⁹. Opinião esta que é partilhada por diversos autores contemporâneos como Vidigal (2006), Moraes (2014), Silva (2014) e Paiva (2015).

Já a discussão que apresenta sobre a territorialização dos mares não guarda qualquer vínculo com os teóricos clássicos. Esta é uma questão antiga, que voltou a ganhar força com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), e que é marcada pela disputa entre os países que desejam a liberdade de navegação (países desenvolvidos) e os que querem garantir a máxima soberania sobre o mar (países em desenvolvimento) (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

Mais do que isso, este debate tem grande potencial de conflito, quer seja entre os países que ratificaram o tratado ou entre estes e os que não o fizeram. Infere-se de sua análise que as disputas mais recorrentes entre aqueles que o ratificaram, são sobre a sobreposição das Zonas Econômicas Exclusivas (ZEEs) por ilhas desabitadas – e até mesmo rochas –, posto que uma vez preenchidos os requisitos da CNUDM, estas passarão a ter ZEE, ampliando a territorialização dos mares.

Este último é de particular interesse para o Brasil, visto que o país tomou exatamente essas medidas com relação ao arquipélago de São Pedro e São Paulo. Entretanto, por não estar próximo de qualquer país, esta adesão brasileira não expôs o país às crises, o que não quer dizer que tenha passado despercebido pela comunidade internacional. Recentemente, um tribunal arbitral, ao julgar um caso envolvendo as ilhas artificiais chinesas, citou a manobra brasileira.

²⁸ Do inglês: “[...] the only positive value [...] have for national life [...]”.

²⁹ Dentre as riquezas apontada por Coutau-Bégarie estão: a pesca; o petróleo; os nódulos polimetálicos; e as energia maremotriz e maretérmica.

1.5.5. O pensamento estratégico de Geoffrey Till

Geoffrey Till é um autor contemporâneo de estratégia marítima cujo pensamento é marcado pela observância do fator humano e da globalização. Esta última tem presença em toda a sua obra, servindo de alicerce para muitas de suas ideias. Para a finalidade desta pesquisa, a contribuição a ser analisada, é a sua leitura dos seus elementos constituintes do poder marítimo.

O autor, assim como Mahan, dedica parte de sua pesquisa ao entendimento dos elementos do poder marítimo. Sua divisão é distinta daquela feita por Mahan, mas concentra em sua leitura muito dos elementos clássicos, com eventuais adendos. Seus elementos são: marítimos, sociedade e governo; geografia marítima; recursos; economia marítima; potência marítima por outros meios; e tecnologia.

No primeiro elemento são apontadas algumas questões de ordem interna e ligadas ao aspecto humano que interferem diretamente na capacidade de um país a fortalecer seu poder naval, que são as motivações para os gastos em defesa, a corrupção e a disposição das pessoas a trabalharem embarcadas.

Uma das dificuldades identificadas por Till é o que chama de problema democrático. Este consiste na dificuldade que um país com este tipo de governo tem para convencer sua população da necessidade dos gastos de defesa. Situação esta que é agravada quando o assunto em questão é o poder naval, já que sua atuação na defesa nacional é pouco percebida pela população (posto que opera longe da sua vista) e seu custo é bastante elevado³⁰.

Ainda no âmbito político, outro aspecto abordado é a corrupção. Gastos excessivos com equipamentos ou a compra de equipamentos desnecessários podem ser frutos de subornos pagos a políticos, comprometendo a gestão dos recursos da marinha. Considerando que “marinhas são organizações complexas e sofisticadas que dependem de decisões eficientes [...]”, corruptos podem prejudicar o poder naval de um Estado (TILL, 2009, p. 86, tradução nossa)³¹.

³⁰ De acordo com reportagem publicada pelo sítio Poder Naval em janeiro de 2019, uma fragata da classe Fremm produzida na Itália custaria ao governo brasileiro aproximadamente 855 milhões de dólares americanos (LOPES, 2019).

³¹ Do inglês: "Navies are complex and sophisticated organisations that need efficient decision making to match".

Além disso, a população, a sociedade e o governo de um país ajudam a determinar a disponibilidade de marítimos. Sob este aspecto Till (2009) observa uma tendência das pessoas ao afastamento da vida no mar devido aos elevados custos pessoais que permeiam essa escolha. Dentre estes contam os longos períodos passados fora de casa e a exposição a riscos que não são encontrados nos trabalhos no continente (TILL, 2009).

No segundo elemento, Till reafirma Mahan ao discutir a geografia marítima. Em sua concepção a globalização, apesar de estreitar as distâncias, não removeu a barreira geográfica, que continua sendo muito relevante para a geopolítica marítima dos países. O autor não debate todos os pontos clássicos, porém reforça com exemplos a condição do litoral – se ele é contínuo ou não – através dos exemplos de Espanha, Rússia e Filipinas. Elenca também a vitalidade das comunicações marítimas para países arquipelágicos, sem a qual terão dificuldades na manutenção da unidade nacional. Till aponta que em países grandes, os rios exercem a mesma função de favorecer a unidade nacional, apontando Brasil e China como exemplo.

No que tange ao Brasil e sua unidade nacional/territorial, vale um adendo. Na época da independência do país, a marinha, ainda que em fase de formação, teve uma notória participação para a garantir a integridade do país (VIDIGAL, 1985).

Por meio do exemplo brasileiro fazem-se dois acréscimos ao pensamento de Geoffrey Till. O primeiro é que não só as LCM são importantes para manter a integridade/unidade de um país. Esta também pode ser feita pelo seu poder naval, o que leva à conclusão que todo o poder marítimo tem importante papel nesta tarefa. O segundo adendo se dá com relação à conformação do litoral. Naturalmente, Estados arquipelágicos demandam maior esforço do seu poder marítimo, mas para Estados com costas contínuas – e possivelmente também aqueles com costa fragmentada (ex.: Espanha) – o uso de seu poder marítimo para o referido fim também é importante.

Contudo, Till não limita a importância da geografia para os países à unidade nacional. Ele aponta outros dois aspectos que igualmente remetem a Mahan: o equilíbrio entre as fronteiras terrestre e marítima; e as hostilidades forçadas.

O equilíbrio ao qual o autor se refere, não requer explicação complexa uma vez que seu enunciado traduz exatamente sua importância. Em termos simples, o que Till busca esclarecer é que países necessitam se manter atentos à todas as suas fronteiras, quer sejam elas

secas ou molhadas, não negligenciando suas defesas. Este alerta, no entanto, é mais direcionado para aqueles países que tiveram ou têm problemas em uma de suas fronteiras e tendem a dar mais atenção a estas em detrimento da outra.

As hostilidades forçadas tampouco necessitam de análise mais profunda já que retoma o pensamento de Coutau-Bégarie (2010) no tocante às rivalidades e potenciais atritos oriundos da sobreposição de interesses no mar em função da proximidade geográfica.

Os dois elementos seguintes, os recursos e a economia marítima, também retomam o pensamento clássico. Sendo os recursos aqueles destinados à construção de meios e de infraestrutura que permita a sua manutenção, e a economia marítima como eixo propulsor do ciclo virtuoso entre marinha mercante, comércio e poder naval.

Till (2009) aponta que tanto países grandes, quanto pequenos têm dificuldades para encontrar todos os recursos naturais que necessitam, logo, advoga que a globalização serviria de aliado, já que torna possível adquirir do exterior os meios e matérias faltantes. Pela sua lógica, o mundo globalizado leva a uma produção global onde cada parte ou componente é produzido em uma parte do mundo, motivo pelo qual os Estados deveriam abrir mão da capacidade plena de produção destes artigos. A produção global é uma verdade incontestável porém, recomenda-se cautela quanto a abrir mão do desenvolvimento destes itens, especialmente para os países modernos e pré-modernos, sob pena de não se desenvolverem tecnologicamente e ficarem dependentes de outros países que, no futuro, podem não ter interesse em fornecer esse tipo de bens, vide o caso dos mísseis Exocet durante a Guerra das Malvinas³².

Já o quinto elemento amplia a discussão ao inserir a importância dos poderes terrestre e aéreo para o desenvolvimento do poder marítimo. No que tange ao poder terrestre, o autor aponta que os exércitos têm se adaptado para melhor operarem em conjunto com as marítimas e que também podem contribuir para a eficácia do poder marítimo, invertendo assim a visão mahaniana “[...] através da qual o poder no mar é o meio pelo qual uma influência decisiva pode ser exercida sobre os eventos em terra [...]” (TILL, 2009, p. 107, tradução nossa)³³. Assim, pela visão de Till, a relação entre os poderes marítimo e terrestre pode seguir, com

³² Durante o decorrer da guerra embargos foram levantados contra a Argentina. Entre estes estava o embargo francês que dificultou o uso dos mísseis Exocet.

³³ Do inglês: “[...] by which power at sea is the means by which decisive influence can be exerted on events ashore [...]”.

êxito, tanto o modelo clássico proposto por Mahan quanto um modelo oposto, aquele pensado por tal autor. Por sua vez, o poder aéreo pode exercer funções que antes eram atribuições exclusivas das forças navais, como já discutido na seção anterior. Com isso, verifica-se que três poderes das forças armadas estão cada vez mais interligados.

O último elemento descrito pelo autor é a tecnologia. Como este aspecto foi abordado no tópico anterior, não serão feitas, aqui, considerações mais aprofundadas, sob pena de repetição. Basta recordar que Till (2009) considera que o poder naval é bastante suscetível às mudanças tecnológicas – citando como exemplo os avanços nos campos da aviação embarcada, dos mísseis anti-navios e da arma submarina. Por fim, seu raciocínio permite deduzir que a tecnologia conduz a força naval à uma constante espiral de pesquisa e desenvolvimento.

1.6. Geopolítica aplicada ao mar

Ainda que muitos dos elementos tratados até aqui tenham ligação com a geopolítica, para a finalidade à qual esta pesquisa se destina, faz-se necessário um aprofundamento neste tema, especialmente no Atlântico Sul. Para discutir a geopolítica regional, toma-se como base o pensamento de Therezinha de Castro. Antes, porém, é apresentado o conceito de geopolítica e um panorama de sua aplicação geral.

O conceito utilizado, é aquele dado por Therezinha de Castro em sua obra “Geopolítica, princípios, meios e fins”. Nele define a geopolítica como “[...] a relação entre a Geografia e a Política” (CASTRO, T., 1999, p. 22). Além disso, a geopolítica pode ser dividida em três poderes através dos quais ela se manifesta no SI, por intermédio de um Estado. Estes são:

- Poder real: está vinculado aquilo que se pode observar. Toma por base o posicionamento, a força, os recursos naturais e a extensão do Estado analisado;
- Poder latente: é todo o poder que um Estado pode mobilizar além de seu poder real (reserva militar e medidas de esforço de guerra, por exemplo) empenhando integralmente os recursos que tem disponível;

- Poder de prestígio: é o valor que um Estado atribui ao outro. É um poder cuja força não pode ser medida dado ao seu caráter subjetivo e que deve ser utilizado com critério, haja vista que uma avaliação equivocada pode trazer sérias consequências³⁴.

Valendo-se desses elementos, a geopolítica pode ser utilizada para as mais diversas análises em seus variados níveis. O maior deles é o geral, onde a geografia é analisada em busca de elementos físicos que favoreçam um Estado, ainda que não se pense em um especificamente. O que se analisa aqui muito se assemelha àquilo analisado por Mahan e Till quando expõe os constituintes do poder marítimo. Essencialmente, lá são feitas análises geopolíticas que são aqui aprofundadas.

Assim como estes autores, Therezinha de Castro (1999) observa que a conformação geográfica de um território influi na predisposição de um povo para o mar ou para o continente. Para ela, o isolamento geográfico (quer seja em ilhas ou um lugar remoto no continente), o domínio da foz dos rios (que habitualmente resultam em bons portos) e a pobreza de recursos em terra (terra infértil, pouco espaço para plantação, etc) tendem a direcionar uma nação ao mar.

De qualquer forma, a importância geopolítica dos mares vai além da necessidade de um país ter que se direcionar a ele, como Mahan aponta em seu estudo. A vasta extensão da massa d'água, por si só justifica sua relevância, sobretudo se observada a história que demonstra o mar como sendo ferramenta imprescindível à humanidade (CASTRO, T., 1999).

De acordo com Coutau-Bégarie (2010), os oceanos e mares ocupam 71% da superfície terrestre, sendo, que dentre todos os oceanos, os dois maiores, o Pacífico e o Atlântico, respondem respectivamente a 50% e 23%. Tamanha extensão faz deles um importante elemento geopolítico, quer seja como barreira ou como meio de comunicação, como apontado pelos teóricos anteriormente discutidos neste capítulo.

Quando feita uma análise por hemisfério, verifica-se que a massa líquida ocupa 61% da área do hemisfério norte e 83% do hemisfério sul (CASTRO, T., 1999). Neste último ainda se encontram as duas conexões que interligam os três principais oceanos do planeta, o

³⁴ Um exemplo de má avaliação de prestígio que rendeu prejuízos se deu durante a Guerra das Malvinas quando, baseado no prestígio que julgava ter junto aos EUA, o governo argentino supôs que seria apoiado por aquele país por meio da ativação do TIAR. O tratado não só não foi respeitado como os EUA deram auxílio aos britânicos. Segundo Till (2006) os argentinos desconsideraram a relação histórica entre os EUA e o Reino Unido e sua avaliação.

Pacífico, o Atlântico e o Índico. Somados, estes dois fatores conferem a porção sul do planeta relevância geopolítica.

Esta, contudo, acaba sendo mitigada por dois fatores: os canais artificiais e a concentração populacional no hemisfério norte. A construção dos canais do Panamá e Suez permitiram que a transição Atlântico-Pacífico e Atlântico-Índico fosse feita sem a necessidade de contornar os continentes Americano e Africano, respectivamente. Já a concentração populacional ao norte, resulta em um grande mercado consumidor. Somando isto com a maior capacidade industrial daquele hemisfério, entende-se porque o tráfego marítimo é mais intenso ali (com destaque para o Atlântico Norte).

Por outro lado, o hemisfério sul vem recuperando sua importância geopolítica com a defasagem dos canais citados, posto que não comportam o tamanho das novas embarcações (CASTRO, T., 1995). Tal mudança exemplifica o pensamento de Till (2006) e Speller (2014) que não consideram a geografia como variável independente, em face do seu caráter mutável. Dupuy et. al. (2013) reforça o argumento da crescente importância do Atlântico Sul ao salientar a relevância da relação Sul-Sul entre os países da América do Sul, em especial o Brasil, e da África e o crescente interesse de potências extrarregionais como Irã, China e Índia naquele continente.

Saindo da análise geral e passando para um comparativo entre os dois maiores oceanos existentes, observa-se a vantagem geográfica do Atlântico sobre o Pacífico. Não obstante de ser o oceano que detém as duas passagens que interligam os três principais oceanos, sua formação geológica mais antiga o faz livre de vulcões³⁵, e lhe confere “[...] costas mais baixas, aptas para melhores instalações portuárias [...]” (CASTRO, T., 1999, p. 162). Logo, conclui-se que o Atlântico Sul é uma importante porção oceânica, que também possui variadas riquezas naturais (CAVALCANTI, 2011).

Este é alvo de uma profunda análise de Castro que estabelece, em 1995, o conceito da triangulação insular. Seu conceito toma por base o impacto que as ilhas insulares presentes no Atlântico Sul têm sobre a geopolítica da região. Observando as principais passagens daquela área – Estreitos de Magalhães e Drake (Atlântico/Pacífico) e Cabo Horn (Atlântico/Índico) – e a crescente importância da Antártida, estabeleceu três triângulos.

³⁵ O oceano Pacífico possui grande atividade vulcânica por toda a sua extensão. A cadeia de vulcões nele presentes recebe o nome de Círculo de Fogo do Pacífico.

O primeiro deles é formado pelas ilhas de Ascensão, St. Helena e Tristão da Cunha, todas operadas pelo Reino Unido³⁶. Pela posição que este triângulo ocupa, ele cumpre duas funções, a de dar apoio às rotas que vão ou vem do Índico, e de servir de trampolim para as Américas (CASTRO, T., 1995). Trampolim este que se mostrou efetivo na Guerra das Malvinas, onde a Ilha de Ascensão serviu de base para a operação dos bombardeiros Vulcan. Pensando em termos de segurança e defesa, da mesma forma que este triângulo pode apoiar a referida rota, ele pode servir de apoio para operações de controle de área marítima e negação do uso do mar em ambas as costas atlânticas.

O segundo triângulo é composto pelas ilhas de Fernando de Noronha, Trindade e Malvinas (ou Falkland) às quais a autora atribui a função de defesa do litoral sul-americano no Atlântico. Fatalmente, as duas primeiras ilhas, por pertencerem ao Brasil poderão cumprir esta missão, se assim o governo achar conveniente. Suas posições serviriam de bons postos avançados de detecção de ameaças, podendo mesmo atuar como uma primeira linha defensiva. As Malvinas, no entanto, não cumprem esse papel (ainda que geograficamente o possam), devido à presença do Reino Unido no arquipélago, pois sua posição próxima ao continente e nas rotas de Magalhães e Drake (o que lhe permite criar obstáculos à ligação do Atlântico com o Pacífico) pode vir a se tornar uma ameaça à segurança do Cone Sul, caso venha a ser usada para controlar a passagem Atlântico-Pacífico ou mesmo projetar poder sobre o continente.

As ilhas Shetlands, Sandwich e Cough formam o terceiro triângulo. Por sua posição austral, Castro atribui a este triângulo a retaguarda do Atlântico, condição que lhe permite atuar como um entreposto ao acesso à Antártida. Mais do que isso, seu caráter alongado e interposto aos outros dois triângulos permitem a esta formação auxiliar seus pares em suas capacidades de influir nas passagens para o Pacífico e Índico.

Considerando que destas nove ilhas insulares, duas estão pertencem a nações sul-americanas, e 7 são de potências extrarregionais, notadamente o Reino Unido, e o potencial destes triângulos de influenciar na região, é compreensível o motivo pelo qual os triângulos do Atlântico Sul tendem mais a representar uma ameaça do que uma salvaguarda para a região.

³⁶ A ilha de Ascensão pertence Reino Unido, porém abriga instalações militares dos EUA. As demais são possessões britânicas.

São estas contribuições de Therezinha de Castro que fazem dela uma autora imprescindível para a análise das potenciais ameaças ao Brasil vindas por mar que este trabalho se dispõe a fazer.

1.7. Considerações preliminares

Ao longo deste capítulo foram discutidos os principais conceitos que são utilizados nesta pesquisa. Entender o que se quer dizer por segurança, defesa, ameaça, entre outros, é fundamental para a compreensão de quaisquer estudos sobre a área. Igualmente importante sua os conceitos vinculados ao pensamento marítimo, aqui representados por quatro autores, dois clássicos e dois contemporâneos.

Como é possível observar, há na literatura convergências e divergências acerca de alguns assuntos, que podem ter suas conceituações expandidas ao longo do tempo, ou mesmo modificadas ou contestadas.

Ao analisar os conceitos de segurança e defesa, observou-se a visão acadêmica e a do governo brasileiro. Através do contraste entre as diversas fontes que compõem estes dois grupos bibliográficos, foi possível concluir que há um alinhamento entre ambas as formas de classificar os assuntos, ainda que seja senso comum a dificuldade existente nesta tarefa.

De todos os autores observados, apenas Coutau-Bégarie efetivamente fornece uma definição. Ele vincula a segurança a uma preocupação subjetiva com todos os aspectos da vida social e a defesa ao uso da força militar.

Já dentre os documentos brasileiros, há uma cadeia lógica no desenvolvimento do raciocínio, muito em função da hierarquia existente entre eles. De toda forma, os desdobramentos dados a partir das definições presentes na PND favorecem seu entendimento, ligando a segurança à percepção de uma ameaça, e a defesa à ação realizada para combater a agressão decorrente desta ameaça. Ficando, portanto, essa associação estabelecida como o elemento diferenciador entre ambos os conceitos para a pesquisa que se segue.

Quanto à ameaça, variável antecedente da segurança e da defesa, verificou-se não somente seu conceito mas também os dois grandes grupos que englobam suas manifestações. Assim, entende-se como ameaça, toda percepção de risco ou danos que um Estado tenha em decorrência de determinada situação. Já a ameaça clássica, resume-se àquelas perpetradas por Estados contra outros Estados e a não clássica entre Estados e grupos não estatais.

Finda a análise dos conceitos gerais, cuja aplicação permeia toda a pesquisa, analisou-se os elementos constituintes do poder marítimo e os principais conceitos da estratégia naval, por meio do pensamento de quatro autores.

Dentre estes, está a batalha decisiva, proposta por Mahan. Segundo ele o objetivo da estratégia naval é a busca por um confronto decisivo, ou seja, uma batalha onde a força vencedora aniquile completamente a força naval adversária. Como consequência direta, ocorre o domínio do mar, situação em que o partido vencedor dispõe de livre uso da massa d'água.

Suas proposições são debatidas por Corbett, que vislumbra uma flexibilização dessa relação. Como visto, o autor entende que não existe a necessidade de se aniquilar a esquadra inimiga para se locomover no teatro de operações, e tampouco que sua preponderância no terreno precisa ser permanente e absoluta. Aliás, para Corbett não existe uma condição absoluta, já que até mesmo a potência dominante permanece sujeita a ataques esporádicos. Assim, em contraponto ao domínio do mar, o autor apresenta o comando do mar.

A seu turno, os autores contemporâneos analisados tomam por base o pensamento dos autores clássicos, ainda que apresentem uma releitura de seus pensamentos. Coutau-Bégarie, por exemplo, critica os exemplos de batalha decisiva apontados por Mahan, mas não nega a sua existência. Tão somente aponta sua raridade, aproximando-se da argumentação corbettiana. Ademais, ele interconecta os principais conceitos de ambos os autores, culminando em uma visão intermediária entre seus pensamentos. Já Till, incorpora à discussão a globalização e seus efeitos à estratégia naval, além de propor uma nova versão dos elementos constituintes do poder marítimo. Elementos estes que também estão presentes na análise geopolítica feita por Therezinha de Castro. Contudo, sua principal contribuição a esta pesquisa é seu olhar sobre o Atlântico Sul. Os triângulos formados pelas ilhas insulares nesta porção oceânica, demonstram a importância e os riscos que tais territórios podem representar para os países da região e mesmo para o SI. Aspecto que é melhor abordado no capítulo seguinte, que objetiva contextualizar o Brasil dentro do ambiente geopolítico do Atlântico Sul e apresentar sua relevância para a projeção do país na região bem como sua importância para o Brasil.

CAPÍTULO 2: O ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO E SUAS POTENCIAIS AMEAÇAS PARA A AMAZÔNIA AZUL

Uma vez analisadas as principais correntes teóricas, e definidos os principais conceitos que serão utilizadas ao longo desta pesquisa, inicia-se a análise do Entorno Estratégico Brasileiro.

Neste capítulo é apresentada uma discussão acerca da definição deste termo, o qual não é bem delimitado pelos documentos de defesa e segurança brasileiros, além das potenciais ameaças e vulnerabilidades encontradas nesta região. Assim, serão analisadas as principais organizações internacionais presentes no Entorno Estratégico Brasileiro, a costa ocidental africana, as ilhas insulares no Atlântico Sul, a presença de bases militares das potências extrarregionais na região e os aspectos econômicos presentes no entorno estratégico.

2.1. Entorno estratégico

Tal qual apontado no primeiro capítulo, o entorno estratégico de um país é uma área geográfica delimitada, onde este pretende projetar seus interesses ao mesmo tempo que objetiva sua defesa contra ameaças potenciais ou imediatas que possam se abater sobre ele. Tomando como base esta premissa, esta seção busca discutir aquilo que o Brasil compreende por seu entorno estratégico.

O principal documento nacional a versar sobre o assunto é a Política Nacional de Defesa (PND) de 2018, que entende que esta área “[...] inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica” (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2018a, p. 6). Ainda, segundo seu entendimento, o Mar do Caribe é visto como área de interesse e, portanto, o Brasil deve se manter atento àquela região.

Esta definição serve de base para outros documentos, como o Posicionamento da Marinha do Brasil nos principais assuntos de Interesse (EMA- 322) e a Política Naval (2019). No entanto, é curioso notar que outros documentos de relevância como Estratégia Nacional de Defesa (END) de 2018, o Glossário das Forças Armadas de 2007 e a Doutrina Militar Naval (DMN) de 2017 sequer esboçam uma tentativa de definir a expressão, de modo que não se sabe exatamente a que área se referem quando, por ventura, mencionam o termo.

Constata-se assim, um lapso destes documentos, já que falham em informar o que deve ser compreendido por entorno estratégico. Mesmo assim, a definição trazida pela PND (2018) é referência entre as publicações acadêmicas – posto que se nutrem desta fonte –, muitas vezes sem questionar a clareza da informação e dos conceitos ali contidos. É objetivo desta seção realizar estes questionamentos e analisar a definição de entorno estratégico da PND (2018).

Como se pode observar, o trecho extraído da PND abrange outros elementos como a América do Sul, o Atlântico Sul, e a Antártica – os quais carecem de uma definição ou clarificação para que se possa visualizar o que de fato está contido no Entorno Estratégico Brasileiro (EEB). À primeira vista, pode parecer preciosismo querer definir cada um dos vocábulos citados, haja vista que aquilo que entende-se por eles pode ser considerado óbvio e pacificado, contudo, tomemos, por exemplo, a expressão América do Sul. Ao se desenhar um mapa desta região, deve-se ou não considerar a parte marítima dos Estados ali representados? Se sim, é possível afirmar que o EEB inclui o Oceano Pacífico. E neste caso, qual a extensão deste oceano deve ser considerada? O mar territorial dos Estados envolvidos? As suas zonas econômicas exclusivas? Pelo disposto na PND, não tem como saber.

Da mesma forma, questões análogas podem ser levantadas quanto aos demais termos. De acordo com os interesses nacionais, até onde vai o Atlântico Sul? Onde ele começa? Quais são os seus limites? Sobre a Antártica, deve-se considerar tão somente sua porção litorânea no Atlântico ou toda sua massa continental? Acrescida ou não da massa d'água que a cerca? Estes são questionamentos simples, porém capazes de mudar consideravelmente a dimensão do EEB.

Dois autores figuram entre aqueles que, direta ou indiretamente, fazem uma análise crítica deste cenário, sendo eles: Alcides Vaz (2011) e Rocha Paiva (2015). Ambos, ao discorrerem sobre o assunto, concordam que o litoral pacífico dos Estados da América do Sul integram o Entorno Estratégico Brasileiro. Consequentemente, é possível subentender que o litoral atlântico dos países sul-americanos deve ser considerado. Todavia, uma vez que o Atlântico Sul está, segundo a PND, incorporado ao EEB, não há o que se considerar sobre

esta questão. O que fica por estabelecer, é o que se deve considerar por litoral, ou seja, qual a extensão de mar que deve ser considerada³⁷.

Tendo em vista que esta é uma definição que escapa à PND, à END, à DMN e que tampouco se encontra no Glossário das Forças Armadas e na Política Naval, estabelecer a extensão marítima que compreende um litoral, é uma tarefa árdua. O único indicativo encontrado a este respeito está na DMN que, ao definir a Amazônia Azul, alega que esta se estende “[...] do litoral até o limite exterior da PC [Plataforma Continental] brasileira” (MARINHA DO BRASIL, 2017a, p.1-2). Consequentemente, é possível dizer que o litoral, para os documentos brasileiros, não é sinônimo de ZEE. Isto corrobora as definições dos dicionários de língua portuguesa, os quais entendem litoral como áreas à beira-mar, ou seja, uma pequena extensão territorial que se expande da linha d’água para o continente e desta para o mar. Concorda ainda com a norma internacional, a qual o Brasil ratificou, posto que, pela CNUDM, “A zona econômica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente [...]” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1982, n.p.). Logo, tem-se que, incorrer-se-ia em erro face ao direito internacional, considerar a ZEE como um sinônimo alargado de litoral³⁸. Mas então, o que se pode entender por litoral?

A julgar que a DMN não permite uma grande extensão do que se entende por litoral, e que a definição dos dicionários apontam para uma estreita faixa d’água a partir da linha base, propomos que o termo seja entendido como sinônimo de mar territorial. Desta forma, é possível não só encontrar um ponto intermediário entre as definições apresentadas, como também achar respaldo na CNUDM, já que, por ela, o mar territorial é a região marítima onde um Estado exerce plena soberania. Assim, quando a PND determina que o EEB inclui toda a América do Sul, é razoável supor que isto inclui toda a área soberana desta região, o que compreende os mares territoriais dos países ali contidos.

Isto posto, é possível regressar ao raciocínio anterior, e estabelecer que a extensão do Oceano Pacífico – que deve ser incorporada ao EEB – é aquela correspondente aos mares territoriais dos países da América do Sul que são banhados por aquele oceano. Mais além, é

³⁷ A discussão sobre a extensão do que se deve ser compreendido por litoral abre também a perspectiva para que este debate seja feito sob a ótica do C4ISR – sigla em inglês para Comando, Controle, Comunicações, Computadores, Inteligência, Vigilância (*Surveillance*) e Reconhecimento – conduto, isto não será feito por esta pesquisa dado ao objetivo de analisar a definição dada pela PND (2018).

³⁸ Para maiores esclarecimentos sobre o direito do mar, consultar as obras Curso de Direito do Mar e Manual de Direito do Mar de Tiago Zanella e Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar de André Beirão e Antônio Pereira (org.).

preciso ter em vista as passagens de Drake e Horn que comunicam o Atlântico ao Pacífico. Ainda que não haja muita navegação por esta rota em comparação com outras, não se pode negar o caráter estratégico da mesma, visto que a única outra passagem existente entre esses dois oceanos é o Canal do Panamá (e futuramente, talvez, o Canal Interoceânico) (MARINE TRAFFIC, 2017). Sua importância estratégica também é reconhecida por Therezinha de Castro (1999) e, face a este cenário, opta-se pela inclusão da mesma no limite oeste.

Uma vez estabelecido o limite oeste, observemos o leste. A PND estabelece com clareza este limite (os Estados costeiros africanos, o que infere-se ser o somatório de sua porção terrestre com seu mar territorial), mas deixa de comentar a importância da passagem do Cabo. Tendo em vista que nele trafegam aproximadamente 166 navios por dia, em rota para ou a partir do Brasil, e que esta passagem comunica o país com os mercados da Ásia e do Oriente Médio, entende-se que a mesma deva ser incluída no limite leste (MARINHA DO BRASIL, 2018a). Assim, com ele estabelecido, passa-se à análise da região intermediária: o Atlântico Sul.

Novamente observa-se um vácuo dentre os documentos brasileiros que se destinam a versar sobre a segurança e defesa nacionais³⁹. Foge à regra o LBDN, que assim dispõe:

[...] A área marítima estratégica de maior prioridade é a limitada pelo paralelo 16 norte, a costa oeste da África, a Antártica, o leste da América do Sul e o leste das Antilhas Menores. Parte dessa área é representada pelas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), as quais incluem o mar territorial (MT), a zona contígua (ZC), a zona econômica exclusiva (ZEE), acrescida das águas sobrejacentes à extensão da plataforma continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2018b, p.35).

Esta posição é adotada por Moura Neto (2010) e Moura (2014), sendo que o primeiro justifica a extrapolação dos limites geográficos “[...] em razão de o Brasil possuir território e águas jurisdicionais acima do Equador e por nossos interesses diplomáticos, econômicos e estratégicos atingirem o paralelo 16° N” (NETO, 2010, p. 452).

A essa visão opõe-se àquela apresentada por Therezinha de Castro (1995), pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e pela geografia. Para a autora, o Atlântico Sul é a massa d’água compreendida

³⁹ Os documentos aos quais nos referimos são: PND, END, DMN e Política Naval.

[...] entre três frentes continentais – América, África e Antártica; e três corredores – o do norte, constituído pela zona de estrangulamento Natal-Dakar, e dois no sul, respectivamente entre a Antártica e as frentes continentais americana-africana, comandada pelo Estreito de Drake e Passagem do Cabo (CASTRO, T., 1995, p. 7).

Nota-se que as únicas diferenças apresentadas por ela são a limitação norte do Atlântico Sul, e um aprimoramento dos limites leste e oeste desta região, que não mais encontram seus términos somente na massa continental que ladeiam o oceano, mas também na divisão Atlântico-Pacífico – através da linha reta traçada entre o Estreito de Drake e a Antártica – e Atlântico-Índico – por meio da linha reta traçada entre a Passagem do Cabo e a Antártica.

Segundo a autora, o limite norte do oceano se justifica pelo fato do eixo formado entre as cidades de Natal (Brasil) e Dakar (Senegal) ser a região de estrangulamento do Atlântico, e, portanto, dividindo-o em duas porções. Uma alusão a este raciocínio, seria pensar no Atlântico como uma ampulheta, onde a parte mais estreita marca a divisão entre os dois recipientes. Cabe ressaltar que Castro (1995) entende que o limite sul encontra-se na massa continental antártica, uma vez que considera praticamente inexistente o limite do círculo polar antártico.

Já a OTAN, no artigo 6º de seu tratado de fundação, apresenta um vislumbre daquilo que considera o limite entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul. Segundo consta no referido artigo, a porção norte daquele oceano encontra-se acima do Trópico de Câncer, o que permite deduzir que abaixo dele está o Atlântico Sul (OTAN, 1949a)⁴⁰. Vale notar que este é o único limite oceânico apresentado pelo documento analisado.

Diferentemente daquela anteriormente analisada, a visão geográfica aborda todos os limites daquele oceano, sendo apresentada por Castro (1995), por ocasião do comparativo que faz com a limitação geopolítica por ela proposta. Em sua visão, a divisão geográfica norte-sul entre os dois oceanos se dá pela linha do Equador e a leste-oeste pelos continentes africano e americano, respectivamente. Mais além, o limite sul encontra-se no círculo polar antártico.

Por fim, é válido verificar o que Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR) e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), dispõem sobre o

⁴⁰ Observa-se que a tradução para o português – feita pela própria OTAN e igualmente disponível em seu sítio na internet – abre margem para dupla interpretação deste limite uma vez que também permite compreender que o tratado só observará agressões no Atlântico Norte que estejam acima do Trópico de Câncer. Assim, sendo é possível inferir que aquela porção do oceano não se finda naquele trópico. Assim sendo, para dirimir esta condição utilizou-se a versão em inglês do documento.

Atlântico Sul. Ao passo que o primeiro, não faz menção a uma definição específica para esta região⁴¹, o segundo estabelece que a porção sul do atlântico é aquela “[...] situada entre a África e a América do Sul [...]” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1986, p. 22, tradução nossa)⁴². Apesar da menção, a falta de detalhes na delimitação da área em nada acresce ao exercício aqui proposto de circunscrevê-la. Ao contrário, abriria uma nova frente de discussão, tal qual aquela enfrentada por esta pesquisa ao se deparar com a vaga definição existente na PND de 2018.

Portanto, expostas as diversas percepções daquilo que pode-se considerar como Atlântico Sul, é possível observar que existem convergências e divergências, motivo pelo qual é mister estabelecer uma definição. Para a finalidade desta pesquisa, elege-se àquela oferecida pelo LBDN, expandindo seu limite norte de modo a abranger o mar do Caribe⁴³, acrescida dos limites marítimos a leste e a oeste, propostos por Therezinha de Castro (1995). Assim, o limite norte é o paralelo 16° N; o sul é a costa da Antártica; o leste, a costa oeste da África (limite terrestre) e da passagem do Cabo até a Antártica (limite marítimo); e o oeste, a costa leste do continente americano (limite terrestre) e do Estreito de Drake até a Antártica (limite marítimo), conforme ilustrado, a seguir, pelo mapa 1.

⁴¹ O tratado define geograficamente somente a área de sua abrangência, o que faz no artigo 4° (TIAR, 1948).

⁴² Do espanhol: “[...] situada entre Africa y América del Sur [...]”.

⁴³ Acata-se, portando, a argumentação de Neto (2010) e Moura (2014) de que o limite norte deve ser o paralelo 16° N não sendo este limitado a oeste pelas Antilhas Menores, conforme disposto pelo LBDN. Isto porquê, ao excluir a região do Mar do Caribe abaixo do referido paralelo, o Brasil deixaria de fora de seu entorno estratégico o Canal do Panamá, uma dos principais corredores marítimos do mundo, segundo relatório de 2019 da PWC. Ademais, este limite também incorporaria o canal interoceânico, caso este venha a ser construído na Nicarágua.

Mapa 1 – Atlântico Sul



Fonte: Elaborado pelo autor a partir da imagem disponível no sítio eletrônico do IBGE. Disponível em :<https://www.estadosecapitaisdobrasil.com/wp-content/uploads/2015/04/mapa-mundi.png?x64851>. Acesso em: 7 fev. 2019.

Uma vez estabelecido o entendimento de Atlântico Sul, é possível compreender melhor o contorno do EEB, tendo a oeste, os países sul-americanos (incluindo seus mares territoriais), a leste, os países lindeiros da costa oeste africana e o ao norte, o limite dado pelo paralelo 16° N, restando apenas definir a extensão do limite sul.

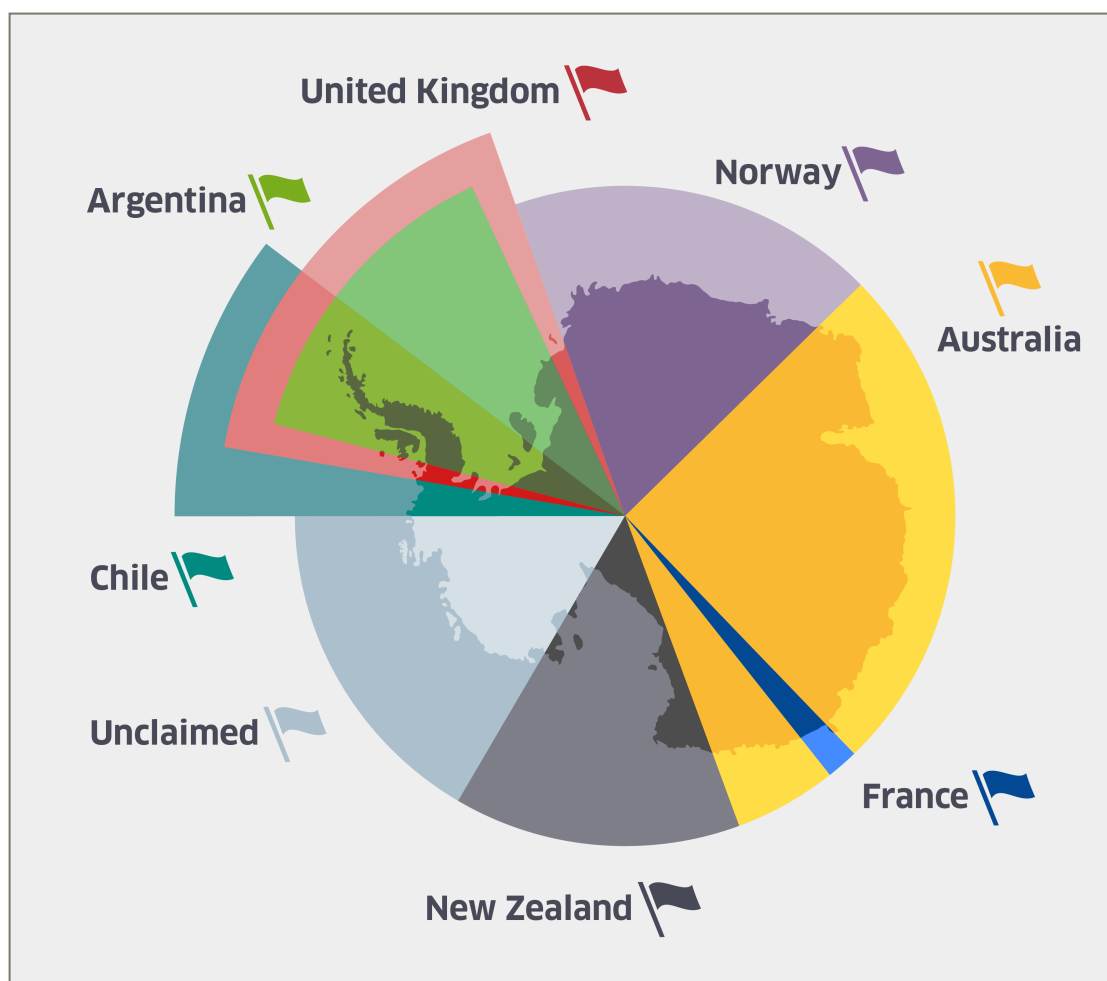
Conforme dito anteriormente, a PND não dá exatidão em relação a extensão da Antártica que deve ser incluída no EEB. Esta conduta gera os questionamentos anteriormente feitos – que faz coro com Mattos (2014) – os quais a presente análise tenta dirimir.

Ao analisar diversos documentos de defesa como a END, LBDN, Política Naval, DMN, EMA-322 e a Política Nacional para Assuntos Antárticos, além dos textos de Vieira (2006) e Mattos (2014), encontraram-se quatro argumentos pelos quais se justificam a

inclusão do continente branco ao EEB, sendo a partir da análise destes, que se busca depreender o quanto daquele território deve-se manter dentro do EEB.

O primeiro dos argumentos passa pela história do continente, e remete ao desejo manifestado de alguns Estados de possuírem território na região. Conforme aponta Vieira (2006), na primeira metade do século XX “[...] sete países declararam soberania sobre espaços continentais” da Antártica (VIEIRA, 2006, p. 52-53)⁴⁴. Dentre esses, três – Argentina, Chile e Grã-Bretanha – reclamam para si áreas em comum. Mais do que isso, o território reclamado pelos britânicos engloba completamente aquele solicitado pelos argentinos, como apresentado no mapa 2. De acordo com Mattos (2014), houve um desentendimento entre esses três Estados sobre esse tema, na década de 1940.

Mapa 2 – Pleitos territoriais na Antártica



Fonte: Discovering Antarctica. Disponível em: <https://discoveringantarctica.org.uk/how-is-antarctica-governed/the-antarctic-treaty/making-claims/>. Acesso em: 23 mai. 2019

⁴⁴ Estes países são: Argentina, Chile, Grã-Bretanha, França, Noruega, Austrália e Nova Zelândia.

Tal situação é um dos elementos que motivou a assinatura do Tratado da Antártica, em 1959. Conforme se depreende do LBDN (2018), este veio para, entre outras coisas, dirimir os impasses territoriais que se desdobraram no continente, que passou a ser observado como uma área de pesquisa e preservação. Todavia, é mister ressaltar que nenhum dos países que pleitearam território retroagiram em sua vontade (MATTOS, 2014). Assim sendo, seria imprudente supor que estas disputas estão encerradas. Por outro lado, precisar se esta dormência se encerrará, e, se a partir deste cenário, um conflito acontecerá, é igualmente imprudente, senão impossível

Por estes motivos pode-se dizer que o argumento da disputa territorial é válido, e que o Brasil deve manter-se atento a esta situação, posto que, no que diz respeito a essa questão, vislumbramos duas situações: sob o aspecto de uma disputa militar, é possível que esta só afete o Brasil diretamente, caso ocorresse na face atlântica da Antártica; já em um cenário onde a disputa venha a ocorrer por outros meios que não sejam militar, entendemos que quaisquer disputas ocorridas na Antártica impactariam diretamente os interesses do Brasil na região. Isto não somente porque quaisquer ações que modifiquem a dinâmica daquele continente impactam diretamente o clima e as águas do país, como também porque isso abre precedente para que outros Estados entrem na disputa.

O segundo argumento, é o da disputa por recursos.

O potencial de conflito deste argumento é conhecido pelo Brasil desde a década de 1960, quando travou junto com a França, a Guerra da Lagosta⁴⁵. Atualmente, a pesca ilegal ao largo da costa sul-americana vem reforçando tal argumento no Atlântico Sul, motivando estudiosos como Monteiro (2011) e Paiva (2015) a crerem na possibilidade de disputa por recursos no EEB. No caso específico da Antártica, Mattos (2014), faz afirmação análoga. Em suas palavras, aquele continente “[...] será motivo da cobiça e da disputa internacional” (MATTOS, 2014, p. 168).

Contudo, assim como a disputa por territórios, os embates por recursos na Antártica não são algo concreto, e pertencem, hoje, ao campo das possibilidades. Muito embora isto não signifique que o Brasil deva deixar de ficar atento a esses desdobramentos, não há indícios

⁴⁵ A Guerra da Lagosta foi uma crise vivida pelo Brasil e pela França entre os anos de 1961 e 1963, em virtude da da pesca da lagosta por embarcações francesas no litoral do nordeste brasileiro. O litígio, que culminou na mobilização da marinha dos dois Estados, encontrou seu fim através da diplomacia.

suficientes neste sentido que permitam determinar o quanto o EEB deve avançar sobre o território antártico.

A posição geográfica estratégica que o continente ocupa em relação às rotas marítimas do Cabo e de Drake, é o terceiro argumento. Um mapa disponibilizado pelo Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM)⁴⁶ ilustra que, por dia, 126 dos 370 navios mercantes em curso internacional pelo mar brasileiro operam por estas rotas. No entanto, cabe observar que o mapa não contempla a passagem pelo canal do Panamá ou Beagle. Logo, não se pode dar certeza se a representação demonstra o número de navios que trafegam pelo Drake, ou se ilustra a média do tráfego que vem para o Brasil, a partir do Oceano Pacífico.

De qualquer forma há um expressivo tráfego oriundo nestes sentidos, o que, por um lado, sugere que o Brasil fique atento a todo território que possa eventualmente servir de trampolim para desestabilizar as suas LCM, por outro, há de se observar que a ausência de ocupação do continente branco e seu caráter inóspito⁴⁷ permitem questionar a real capacidade dessa posição estratégica interferir no comércio brasileiro.

Não se pretende negar essa possibilidade, mas sim chamar a atenção para o fato de que no cenário atual, não se vislumbram riscos ao comércio exterior brasileiro. Assim, conclui-se que o uso deste argumento para justificar a inclusão da Antártica no EEB é válido, porém, assim como os predecessores, não permite inferir em que extensão este continente deve ser incorporado àquela área.

O quarto argumento diz respeito à influência do clima antártico no clima brasileiro. Ele pode ser encontrado tanto no texto de Mattos (2014) quanto no LBDN (2018). Ambos alegam que mudanças no clima do continente antártico afetam diretamente o clima e as correntes marítimas do Brasil.

Massas de ar frio geradas sobre o Oceano Austral e que avançam sobre a América do Sul subtropical são responsáveis pela produção de eventos de baixa temperatura e geadas nos estados do sul do Brasil. Além disso, as correntes marinhas trazem

⁴⁶ O COMCONTRAM era o órgão da Marinha do Brasil responsável, dentre outras coisas, pelo monitoramento do tráfego marítimo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras. Em outubro de 2018 foi incorporado pelo Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR). Todavia, referencia-se ao primeiro, posto que a coleta dos dados deu-se antes de sua absorção pelo CISMAR.

⁴⁷ A Antártica é o continente mais seco do planeta e apresenta temperaturas médias que variam entre -30°C no verão a -60°C no inverno. O vento mais forte aferido no continente foi de 327km/h (VIEIRA, 2006; MATTOS, 2014).

recursos vivos, nutrientes e oxigênio para as águas ao largo do litoral do Brasil, fatos que influenciam diretamente a costa sul do País. Grande parte do pescado disponível no litoral brasileiro sofre influência das massas de água provenientes do oceano austral (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2018b, p. 43).

Mais do que isso, pode-se presumir que tais mudanças impactem a produção agrícola da região sul do país que, somado aos impactos na pesca, desdobram-se em um menor abastecimento de alimentos para o país e, eventualmente, refletindo na economia e no comércio exterior brasileiro. Este fato advoga para uma postura brasileira em prol da conservação da Antártica, e justifica a necessidade de se abranger o continente no EEB. Mais do que isso, por ser um evento de ordem geral – que afeta todo o planeta –, o argumento climático permite vislumbrar que todo o continente branco é relevante para o Brasil, e, portanto, que este deva ser incluído em sua totalidade no EEB.

Ao socorro desta percepção, vem a conduta brasileira que recorrentemente reafirma seu interesse na região, por meio do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) e da Política Nacional para Assuntos Antárticos (POLANTAR), conforme dispõe, em seu texto, a DMN de 2017. Trata-se do reflexo da própria história do país, que desde a primeira reunião de Washington, em 1959, busca participar das ações que envolvam a Antártica, cujo esforço se vê traduzido na END que determina que o Brasil amplie a sua participação “[...] nas decisões sobre o destino da região Antártica” (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2018a, p. 38).

Tal participação e empenho demonstram um grande interesse do Brasil em influenciar, através de sua diplomacia, as decisões que envolvam a região. Considerado que a definição do entorno estratégico passa justamente pela influência que um país exerce ou tenta/pretende exercer sobre uma determinada área, e que o Brasil nitidamente quer projetar sua influência na Antártica, é razoável supor que todo continente deva estar dentro do EEB. Contudo, para fins desta pesquisa, adotar-se-á somente a faixa de terra defronte ao Atlântico Sul. Isso porque é nesta região onde o Brasil se faz efetivamente presente naquele continente, por meio da estação antártica Comandante Ferraz.

Desta forma, encerra-se a análise individual dos quatro limites do EEB e, uma vez finda, pode-se estabelecer o que se considera por esta área para a finalidade desta pesquisa. Assim sendo, o Entorno Estratégico Brasileiro, ilustrado no mapa 3, encontra seu limite:

- Norte - no paralelo 16° N;

- Sul - no setor sul-atlântica do continente antártico;
- Leste - em terra: no limite exterior das fronteiras terrestres dos Estados limediros da costa oeste da África; no mar: na linha que se traça a a partir da rota do cabo até a Antártica
- Oeste - em terra: no limite exterior dos mares territoriais dos países da costa oeste das Américas do Sul e Central até o limite norte; no mar: na linha que se traça do Cabo Horn até a Antártica.

Isto posto, observa-se que o limite norte adotado incorpora, parcialmente, o Mar do Caribe ao EEB, chocando-se com o disposto na PND, que enxerga nessa região apenas uma zona de interesse. Tal conflito evidencia que a visão estratégica do Brasil para o mar ainda carece de harmonização, visto que a PND e o LBDN, de onde extraímos o limite norte do Atlântico Sul, apresentam entendimentos distintos sobre aquela região.

Verifica-se nessa disparidade, uma potencial vulnerabilidade para o Brasil, afinal, sem clareza da região que compõe o EEB, é possível que eventuais medidas que envolvam a área sejam negligenciadas ou demorem para serem implementadas, visto que, antes, pode ser que seja necessário debater qual é a real importância da região. Outro fator que se observa, é que no Mar do Caribe encontra-se o Canal do Panamá, importante rota de passagem entre o Atlântico e o Pacífico, fator este que reforça a escolha de adotar o paralelo 16°N como o limite norte do EEB.

2.1.1. O entorno estratégico brasileiro no mar

Uma vez analisados os limites da zona onde o Brasil objetiva exercer sua influência, ou seja, o Entorno Estratégico Brasileiro, é possível avançar a discussão para aquilo que pode ser considerado o Entorno Estratégico Brasileiro no Mar (EEMnM). A considerar que o Atlântico Sul é um dos objetos desta pesquisa, e que os objetivos da pesquisa são a identificação das ameaças ao Brasil no mar, do mar para terra e da terra para o mar, é natural entender que a definição estabelecida para a porção sul do Atlântico será aquela a ser observada como o Entorno Estratégico Brasileiro no Mar.

Isto é uma verdade. Todavia, para que as ameaças da terra para o mar e vice-versa também possam ser contempladas, acrescer-se-á, para fins desta pesquisa, uma penetração de 200 km a partir do litoral aos limites do Atlântico Sul⁴⁸. Isto porque, no Brasil, 80% da população brasileira vive nesta faixa de terra (CARVALHO R., 2004). Portanto, sendo esta a região do território nacional mais sensível às interferências do mar e para o mar, opta-se por: (1) incluí-la no EEBnM, e; (2) adotá-la como por padrão para as demais nações contidas no EEB no mar.

Desta forma, estabelece-se o objeto de observação secundário desta pesquisa⁴⁹, o qual terá seus limites e características analisados mais adiante, ainda neste capítulo. Por ora, analisam-se os principais elementos geopolíticos presentes no EEBnM.

2.2. Aspectos geopolíticos

O EEBnM é uma vasta região que abriga diversos países – e seus respectivos interesses –, recursos – haja vista a riqueza de recursos minerais e energéticos existentes em ambos os bordos do Atlântico Sul, conforme disposto por, entre outros, Vidigal (2006) e pelo Serviço Geológico do Brasil –, grupos e organizações internacionais, alguns dos quais destinam-se a versar sobre a própria porção sul do atlântico. É, portanto, objetivo desta seção, analisar estes elementos presentes na zona de interesse secundário do Brasil no mar.

2.2.1. Grupos e organizações internacionais atuantes no Atlântico Sul

Dentro do Entorno Estratégico Brasileiro no, Atlântico Sul, atuam algumas organizações e grupos internacionais formados por Estados. Alguns deles são formados

⁴⁸ Vale notar que outro importante limite existente na projeção de poder brasileira, é aquele estabelecido pelo Regime de Controle de Tecnologia de Mísseis (MTCR). Ele estabelece, entre outras coisas, que seus Estados-membros não devem exportar ou importar mísseis de cruzeiro com alcance superior a 300 Km e com carga útil não superior a 500 Kg. Apesar da limitação não atingir os projetos nacionais, o Brasil desenvolve seu míssil de cruzeiro, o AV-MTC dentro dos parâmetros do regime, restringindo assim as capacidades ofensiva e defensiva brasileira, a partir de sua costa a menos da metade da extensão das AJB no Atlântico, quando considerado o limite máximo permitido pela CNUDM, 350 milhas náuticas (aproximadamente 648 Km). A vulnerabilidade que essa situação expõe o país será analisada no capítulo 3.

⁴⁹ O objeto de estudo primário é a Amazônia Azul – a qual é contida no objeto secundário – e é analisada no capítulo 3.

somente por países da região, outros possuem membros externos à área em maior ou menor grau, atuando direta ou indiretamente no EEBnM.

Dentro da perspectiva das Organizações Internacionais (OI) formadas majoritariamente por Estados externos ao Atlântico Sul, e cuja atuação na zona de interesse brasileiro no mar se dá de forma periférica, está a Organização do Tratado do Atlântico Norte, a OTAN. Como o próprio nome sugere, o objetivo desta OI é se dedicar à porção norte daquele oceano⁵⁰, com foco na defesa desta região e dos seus Estados-Membros, através de um sistema de defesa coletiva.

Ainda que o artigo 5º do seu Tratado estabeleça “[...] que um ataque armado contra uma ou várias delas [das partes] na Europa ou na América do Norte será considerado um ataque a todas [...]”, seria ingênuo da parte dos pensadores estratégicos, supor que uma agressão contra membros da OTAN ocorrida fora da área determinada pelo tratado, não possa acarretar na ativação do sistema de defesa coletiva (OTAN, 1949b, n.p.).

Coloca-se isto porque o Brasil, pelo que aqui se entende, não deve deixar de manter-se atento a esta OI, visto que existem Estados-Membros da OTAN no Atlântico Sul, a exemplo dos EUA em Ascensão, o Reino Unido nessa e em outras ilhas, formando uma linha divisória entre o leste e o oeste do Atlântico Sul⁵¹ e a França, cuja presença, através da Guiana Francesa pode passar despercebida⁵².

Outra organização internacional que merece nota, é a Organização dos Estados Americanos (OEA). A extensão dessa OI sobre o Atlântico Sul se dá na medida em que a organização, entre outras tarefas, debruça-se sobre a segurança hemisférica. A julgar que parte da porção sul do Atlântico pertence ao continente americano, mais especificamente aos países-membros da OEA, julga-se natural que esta OI seja tratada na presente seção. Para tratar especificamente das questões de segurança, a OEA dispõe do Comitê para Segurança Hemisférica. No entanto, este não possui nenhum grupo de trabalho (ativo ou encerrado) que se ocupe especificamente da região alvo desta pesquisa (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2019).

⁵⁰ Como apontado anteriormente, a OTAN considera que o limite entre o norte e sul do Atlântico, é o Trópico de Câncer, portanto, acima da área de início do Atlântico Sul, na concepção estratégica da MB, a qual é adotada por esta pesquisa.

⁵¹ O conjunto de ilhas insulares do Reino Unido no Atlântico Sul é conhecido como “colar de pérolas britânico” e é alvo de análise à parte, mais adiante neste texto.

⁵² Vale ressaltar que a maior fronteira terrestre da França com um outro Estado, é com o Brasil.

Em igual situação encontra-se a Junta Interamericana de Defesa (JID), que tem por missão

Prover assessoramento técnico e consultivo à OEA e aos seus Estados Membros, assim como serviços educativos de alto nível em temas militares, de defesa e assuntos conexos, [...] realizar trabalhos dentro de sua esfera de competência; contribuir para gerar cooperação e confiança na região e facilitar as relações entre os diferentes organismos internacionais de natureza similar (JUNTA INTERAMERICANA DE DEFESA, 2018, p.2).

Conseqüentemente, pode-se dizer que a função da JID é tão somente consultiva e educacional, não impactando diretamente nas atividades de segurança e defesa hemisférica. O que fica evidenciado pelos projetos executados pela Junta, os quais têm por alvo, entre outros, o assessoramento para desminagem, para o controle de armas, além de assuntos relacionados à ajuda humanitária (JUNTA INTERAMERICANA DE DEFESA, 2018).

Ainda no âmbito da OEA, existem os tratados vinculados à segurança hemisférica, dos quais a OI é depositária. Dentre estes, o mais significativo é o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR). Como mencionado anteriormente, o tratado não apresenta uma relação direta com a área pesquisada, porém assim como a OEA, versa sobre segurança e defesa em uma área que inclui o Atlântico Sul.

O Tratado foi concebido em 1947, sob a ótica da segurança hemisférica, mas perdeu força e credibilidade com a sua não aplicação após ser invocado pela Argentina, durante a Guerra das Malvinas (1982) (MOREIRA et al, 2017). Desde então, houve duas tentativas de reativação: a primeira em 2001, em função dos atentados de 11 de setembro de 2001, e a segunda em 2019, em decorrência da crise na Venezuela. A ativação de 2001 não gerou quaisquer efeitos práticos (ABDUL-HAK, 2013); já a de 2019, à qual não objetiva ações militares, por ainda estar em curso, carece de maiores informações para que se possa analisar os resultados decorrentes desta ativação (EXAME, 2019).

O Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS), órgão da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL), foi criado em 2008, e tem como alguns de seus objetivos, consolidar a América do Sul como uma zona de paz, e de gerar uma cooperação em defesa entre seus membros (UNASUL, 2019).

No entanto, há uma patente necessidade do fortalecimento da confiança entre os Estados para que este processo de cooperação seja solidificado, trazendo ao CDS uma visão

de defesa comum, como pretende outro dos objetivos do órgão (SOUZA, 2016). Por este motivo, Fuccille (2018) considera que a cooperação é motivo de vulnerabilidade para o órgão, o qual teria sua situação agravada pelo momento político vivido pelo país, razão esta que “[...] não nos permite ver com clareza o destino que está reservado à cooperação em segurança e defesa na América do Sul” (FUCCILLE, 2018, p. 14). Ademais, vale lembrar que o CDS tem um papel mais consultivo do que prático, segundo apurado por Souza (2016).

Mais além, verifica-se um esvaziamento da organização em face da formação do Foro para o Progresso da América do Sul (Prosul). Argentina, Chile, Colômbia, Paraguai e Peru suspenderam suas participações no órgão ao passo que o Brasil anunciou sua retirada (VERDÉLIO, 2019). Assim sendo, sua atuação direta na segurança e defesa do Atlântico Sul pode ser considerada improvável.

Em verdade, ao longo das pesquisas foram identificadas tão somente duas organizações que efetivamente demonstram uma política específica para o mar: a ZOPACAS e CPLP, que serão analisadas em detalhes, a seguir.

2.2.1.1. Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)

A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul foi estabelecida em 27 de agosto de 1986, através da resolução 41/40 da Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU), tendo como objetivo “[...] de evitar a introdução de armamentos nucleares e outros de destruição em massa na região, bem como, por meio do multilateralismo, aproveitar todo o potencial socioeconômico da área” (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2019, n.p.). Atualmente o bloco é composto por 24 Estados, distribuídos em ambos os bordos do Atlântico Sul.⁵³

Com o avanço do processo de deterioração da Guerra Fria, há uma distensão do sentimento de defesa coletiva instaurado desde a Segunda Grande Guerra, muito em função da perda da eficácia do TIAR durante a Guerra das Malvinas (1982). Logo, as questões de segurança e defesa regionais perderam importância frente às ações bilaterais, processo este que se intensifica com a formação de blocos econômicos tanto na América do Sul quanto na África (ABDENUR; MATTJEIS; SEABRA, 2016).

⁵³ São estes Estados: África do Sul, Angola, Argentina, Benim, Brasil, Cabo Verde, Camarões, República do Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo, Uruguai.

Um terceiro motivo para o esvaziamento da ZOPACAS, foi, segundo Ribeiro (2009), a crise econômica que atingiu ambos os lados do Atlântico Sul nos 1980, crise esta que teria auxiliado no enfraquecimento da relação sul-sul entre Brasil e África na década de 1990. Assim sendo, estes passaram a se debruçar sobre questões internas. Ato reflexo, a ZOPACAS viu-se politicamente esvaziada nos anos 1990.

Assim sendo, pode-se deduzir – dentro do recorte apresentado – que uma consequência destes fatores foi a interiorização das relações internacionais desses Estados, tendo estas, foco prioritário na economia. Com isso é possível inferir dois reflexos: (1) as preocupações com a segurança, em especial a coletiva, foram postas em segundo plano; e (2) o Atlântico Sul perdeu visibilidade e importância tanto na agenda de cooperação econômica quanto na de segurança.

A superação deste período de inatividade deu-se em 2007, quando foi feita a reunião de Angola. Nela foi estabelecido o Plano de Ação de Luanda, que atualizou os objetivos do bloco ao implementar uma agenda que privilegiava a cooperação econômica, as questões ambientais e o combate às atividades transnacionais ilegais (CARVALHO; NUNES, 2014).

Vale ressaltar que o Brasil – maior Estado do Atlântico Sul – mostrou-se cauteloso quanto à revitalização da ZOPACAS pois “não desejava se comprometer completamente com [algo que poderia ter] um resultado incerto [...]” (ABDENUR; MATTJEIS; SEABRA, 2016, p. 12, tradução nossa)⁵⁴. Por esta razão, optou por não tomar a frente do processo, preferindo aguardar sua consolidação.

Em 2013, deu-se a última reunião do grupo onde pôde-se observar uma postura mais ativa da diplomacia brasileira – indicativo de que o país viu progresso desde a última reunião⁵⁵. O documento resultante deste encontro foi o Plano de Ação de Montevidéu, que deu maior atenção ao Atlântico Sul, ao incentivar seus membros tanto a estender suas ZEEs – nos moldes da CNUDM, através do mapeamento de suas plataformas continentais⁵⁶ –, quanto

⁵⁴ Do inglês: “[...] unwilling to fully commit itself to an unknown result”.

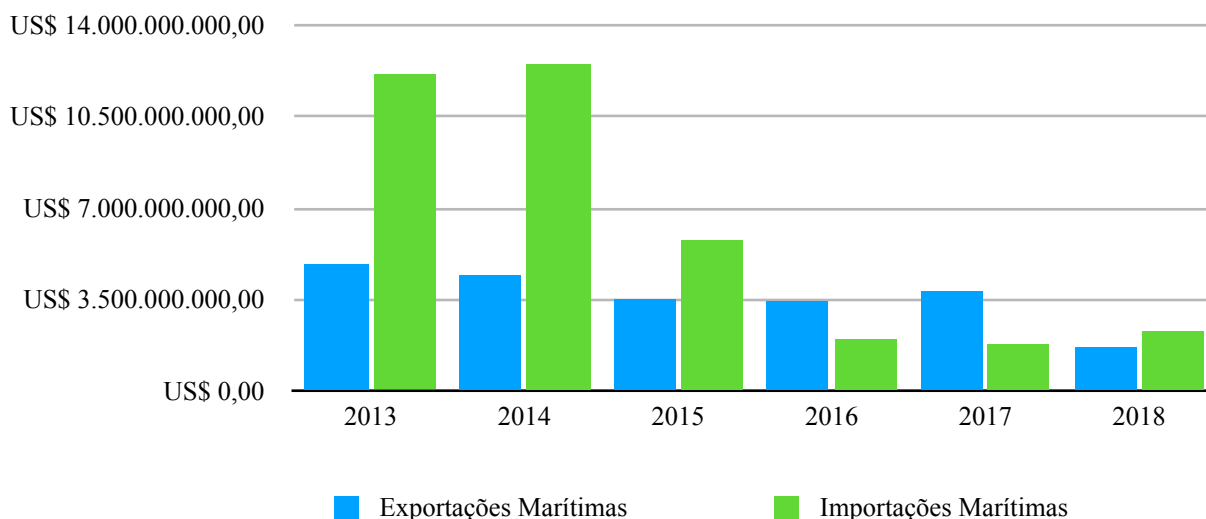
⁵⁵ Comprovam esta visão a presença dos ministros da defesa e relações exteriores à reunião – no encontro anterior o Brasil enviou somente diplomatas – e o esforço feito pelo país para que todas as delegações se fizessem presentes. Mais além, um avião da FAB foi enviado à África para buscar os representantes daqueles países que de outra forma não teriam como comparecer ao encontro (ABDENUR; MATTJEIS; SEABRA, 2016).

⁵⁶ O Brasil vem se valendo deste recurso e, através do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), vem mapeando a área que dá nome a sigla com vistas a expandir a ZEE brasileira. Em 2007 o pleito brasileiro foi parcialmente aceito, sendo uma área de 190 mil km² rejeitada pela CLPC. Um novo pedido foi enviado ao órgão da ONU para incorporação não só da área rejeitada como também de uma nova região, a elevação do Rio Grande (MARINHA DO BRASIL, 2019a).

à exploração da Área, região de alto-mar, que é definida como aquela composta pelo “[...] assoalho marinho, leito marinho e subsolo, além dos limites sob jurisdição nacional” (ZOPACAS, 2013, n.p., tradução nossa)⁵⁷. Mais além, o documento estimula a cooperação para a preservação ambiental, a salvaguarda da vida humana no mar e defesa marítima.

A despeito das boas intenções do documento, a inexistência de qualquer outra reunião do grupo nos últimos seis anos permite deduzir que novamente a ZOPACAS perde força política. Esta percepção é corroborada pelo fechamento de algumas embaixadas brasileiras naquele continente. Por outro lado, no que diz respeito à relação econômica entre o Brasil e os países africanos do grupo, especificamente no que tange ao comércio marítimo entre eles, verifica-se uma relativa estabilidade nas exportações – exceto por 2018, onde nota-se um declínio acentuado – e uma queda nas importações a partir de 2014, expressando ligeira recuperação em 2018, conforme pode ser observado no gráfico 1, a seguir.

Gráfico 1 – Importações e exportações marítimas Brasil x países africanos membros da ZOPACAS (2013-2018)



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do MDIC. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>
Acesso em: 6 dez. 2018.

Assim, pelo disposto, pode-se dizer que a relação sul-sul estimulada pela ZOPACAS desde a sua formação, vem se retraindo apesar da tentativa de revitalização do grupo em 2006. Mais do que isto, vislumbra-se no enfraquecimento do grupo, uma vulnerabilidade para o

⁵⁷ Do inglês: “[...] seabed, ocean floors and subsoil beyond the limits of national jurisdiction”.

Atlântico Sul uma vez que tampouco as relações de cooperação na área de segurança e defesa parecem ter evoluído desde a última reunião.

2.2.1.2. Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)

Outro grupo que tem projeção sobre o Atlântico Sul, é a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, a CPLP. Criada em 1996, e atualmente composta por Brasil, Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste, expressa em seus documentos, a vontade de cooperação entre seus Estados-membros, entre outras coisas, na proteção (aqui incluída a esfera de segurança⁵⁸ e defesa) e preservação do oceano (CPLP, 1996).

Segundo dados da própria organização⁵⁹, juntos, estes Estados detêm 7,6 milhões de km² de área marítima, o que seria equivalente a 2,5% do total da área marítima mundial. No entanto, há de se considerar que: (1) não fica claro se a área marítima que ocupam inclui ou não as zonas de extensão da plataforma continental pleiteada junto à Organização das Nações Unidas (ONU) e; (2) nem toda essa extensão encontra-se no Atlântico Sul. Isto porque dos nove países que compõem a CPLP, três não se encontram nesta região (Moçambique, Portugal e Timor-Leste)⁶⁰.

Esta preponderância de países presentes na porção sul do Atlântico, aliada à preocupação desta organização internacional com os oceanos – e também com a cooperação econômica, cuja principal via de acesso para o Brasil, é o comércio marítimo – é o que a torna relevante para esta pesquisa.

Se por um lado a CPLP possui políticas voltadas para o mar, por outro, a opinião de Bernardino (2011) que via nas tratativas de 2009 um caráter meramente declaratório e sem efeito prático, podem ser tidas como verdadeiras até hoje, sob o aspecto brasileiro. A despeito de haver outros documentos que tratem do tema – como por exemplo o Plano Estratégico de Cooperação em Ambiente da CPLP de 2014 –, é possível encontrar poucos projetos de

⁵⁸ Por segurança, no âmbito da CPLP, entende-se aquela dada à preservação da vida humana no mar e dos recursos neles existentes.

⁵⁹ Considera-se a CPLP uma organização internacional pois essa possui sede, orçamento e órgãos. Elementos que, segundo Abdenur, Mattjeis e Seabra (2016), caracterizam uma OI.

⁶⁰ Parte de Cabo Verde encontra-se a norte do paralelo 16° N e, portanto, fora no EEbM, porém como esta coordenada passa ao centro daquele país, estando sua maior parte de seu território abaixo do referido paralelo, este Estado será considerado como parte do Atlântico Sul para a finalidade desta pesquisa.

cooperação entre o Brasil e os demais membros da organização⁶¹. Há ainda de se observar que todos os projetos estão encerrados.

Assim sendo, entende-se que a observância da CPLP para o EEBnM é mais política do que efetivamente algo prático, pelo menos naquilo que diz respeito ao escopo desta pesquisa.

Tal situação configura uma possível vulnerabilidade para o Brasil, haja vista que o país não possui apoio efetivo deste bloco, no que tange à segurança e defesa em seu entorno estratégico no Atlântico Sul. Mais ainda, a insipiência verificada por Bernardino (2011) na capacidade de alguns países da CPLP – sobretudo aqueles localizados na costa oeste africana – de manterem seguras as suas águas jurisdicionais, põe em risco a segurança das embarcações que operam entre o Brasil e estes Estados. Consequentemente, isso pode acarretar em impactos para o comércio exterior brasileiro. Vale ressaltar que os países Africanos da CPLP representam aproximadamente 15,4% do comércio exterior brasileiro com a costa oeste africana (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2019)⁶².

Tais questões de segurança na costa oeste africana serão tratadas em detalhes a seguir.

2.2.2. A costa africana sul-atlântica

A segurança e a defesa do Atlântico Sul requerem a ação dos Estados que compõem a região. Isto inclui a porção africana sul-atlântica, que é responsável pela margem leste daquela porção oceânica. Sem a ação desses Estados a estabilidade daquela região fica comprometida.

Nesta seção, apresentam-se os motivos para a afirmação anterior, por meio da análise dos recursos presentes no litoral africano, o interesse que este desperta em países estrangeiros

⁶¹ Em pesquisa realizada no sítio da Agência Brasileira de Cooperação (ABC) foram encontrados apenas quatro programas de cooperação realizados entre o Brasil e alguns países da CPLP – Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial e Moçambique. Destes, somente Moçambique não pertence ao Atlântico Sul. Os critérios utilizados para a busca, foram projetos cujo título e/ou descrição (quando esta está disponível) remetem à cooperação em assuntos vinculados ao mar. Para refino dos resultados, os filtros utilizados foram o filtro de país (onde foi utilizado o nome de todos os membros da CPLP) e filtro de atividade, através dos quais foram buscados os termos “Agricultura pecuária e Pesca”; “Aquicultura e pesca”; “Cooperação técnica”; “Meio Ambiente”; e “Pesca”. Os dados estão disponíveis para consulta no endereço eletrônico <http://www.abc.gov.br/Projetos/pesquisa> e foram acessados em 24 de jun. 2019.

⁶² Valor médio considerado os dados de 2010 a 2018. Os dados levam em conta o comércio exterior com a África do Sul por esta pertencer a África atlântica; e são considerados sobre o montante em dólares americanos comercializados e não sobre o volume comercializado. Os 15,4% do comércio exterior brasileiro com os países da CPLP da África atlântica estão assim distribuídos: Angola - 10,83%; Guiné Equatorial - 4,29%; Cabo Verde - 0,20%; Guiné Bissau - 0,07%; São Tomé e Príncipe - 0,01% (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2019).

– dentre eles o Brasil – e a conseqüente presença militar destes Estados. Além disso, para posterior análise dos impactos que estes fatores trazem ao EEBnM, verifica-se o ponto de tensão mais conhecido daquele continente: o Golfo da Guiné.

Conforme aponta Gabrielli (2010, p. 543), “[...] a constituição do subsolo [marinho] africano e do brasileiro é a mesma”, isto porque o Atlântico Sul se formou a partir da ruptura de um único bloco continental que, uma vez dividido deu origem à América do Sul e à África. Ainda segundo o autor, as reservas de petróleo que podem ser encontradas em uma das margens podem ser espelhadas para a outra. Se hoje é sabido que o litoral brasileiro – como será visto no capítulo três – é rico não só em petróleo mas também em diversos minérios, é lógico supor que o litoral africano seja igualmente rico nestes recursos (SERVIÇO GEOLÓGICO DO BRASIL, 2018). Suposição esta também apontada por Monteiro (2011).

Todavia, um estudo aprofundado sobre as riquezas do litoral atlântico da África, extrapola o escopo desta pesquisa. Portanto, para a finalidade à qual esta se destina, basta que se tenha noção da existência deste potencial e da já comprovada larga reserva de petróleo existente ao largo da costa oeste daquele continente, sobretudo no Golfo da Guiné (CARVALHO; NUNES, 2014; LUZ, 2016).

É a partir deste último recurso que são feitas as considerações acerca da segurança da região, os interesses brasileiros e de outros Estados, e os impactos geopolíticos que as ações destes países acarretam ao EEBnM.

Considerando que o desenvolvimento dos Estados está frequentemente atrelado aos recursos que este pode obter, seja de seu solo, subsolo ou através do comércio com outros países, é natural que o petróleo seja um dos recursos mais valorizados. Sua grande capacidade energética e seus diversos usos – que vão desde combustível a compostos plásticos – atestam o motivo pelo qual este pode ser considerado um recurso estratégico⁶³, e uma das razões pela qual Gabrielli (2010) não vislumbra uma redução da sua importância até 2030, mesmo face ao crescimento das energias renováveis no período. Sua visão é corroborada pelo Plano de Negócios e Gestão da Petrobras que verifica esta tendência até 2040.

⁶³ São considerados recursos estratégicos, aqueles que são passíveis de exploração sistemática, excessos e relevantes para a atividade nacional, incluindo a produção de bens, energia, gêneros alimentares, entre outros (RODRIGUES, 2015).

Ainda que o Brasil possua uma grande produção de petróleo em seu próprio território, este não deixou de se fazer presente na costa oeste africana⁶⁴. Sendo uma das maiores empresas do mundo em exploração em águas profundas, seria natural que a Petrobras viesse atuar na prospecção africana, ainda mais se for considerado que cerca de 60% da produção da maior região petrolífera da costa oeste africana, o Golfo da Guiné, se dá no mar (LUZ, 2016). Outro fator que possivelmente contribuiu para esta inserção naquele continente, foram os esforços brasileiros para uma ampliação na cooperação sul-sul, no âmbito econômico – questão esta já debatida anteriormente.

Contudo, cabe ainda pontuar que para Gabrielli (2010), a infraestrutura necessária para a atuação da Petrobras no exterior foi um dos motivadores para cooperação brasileira com os países costeiros da África Ocidental, no âmbito da defesa. Isso se expressou através dos diversos projetos de cooperação nesta área firmados entre o Brasil e aqueles países entre 2010 e 2018. Ao todo, segundo dados da Agência Brasileira de Cooperação (ABC), foram realizados 20 projetos bilaterais voltados à capacitação de militares estrangeiros e dois multilaterais, com vistas à cooperação técnica. Entretanto, há nesses dados, duas ressalvas a serem feitas: (1) neste banco, de dados só constam projetos realizados pelo Ministério da Defesa⁶⁵; (2) não há discriminação das forças armadas participantes.

Assim sendo, não é possível vincular tais operações diretamente com o mar e o petróleo da costa oeste africana, podendo só ser afirmado que desde 2010 o Brasil vinha mantendo laços políticos e militares com sete dos 21 Estados que compõem aquela região⁶⁶.

Por outro lado, é conhecida a grande cooperação entre as marinhas do Brasil e da Namíbia – cooperação esta que teve seu início em 1994 para a formação de pessoal. Esta cooperação se aprofundou em 2001, quando foi assinado um acordo para a cooperação naval, através do qual, a MB passou a dar assistência àquela marinha na organização do serviço de patrulha marítima e no planejamento e desenvolvimento da infraestrutura necessária às operações de apoio logístico, além de fornecer-lhes embarcações (PODER NAVAL, 2009).

⁶⁴ Em decorrência da crise econômica vivida pela companhia, a Petrobras vendeu seus ativos na África, concentrando sua carteira de investimentos no exterior nas Américas (RAMALHO, 2020).

⁶⁵ Considerada a busca por projetos de cooperação em segurança e defesa.

⁶⁶ Os sete países com quem o Brasil vem cooperando são: Angola, Benim, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Nigéria, Senegal e São Tomé e Príncipe.

A partir dessas cooperações, independentemente de qual das forças armadas estejam envolvidas, fica evidente a projeção do *softpower*⁶⁷ brasileiro sobre alguns dos países da costa oeste africana. A médio e longo prazo, mantida a constância e o tipo de cooperação com os países daquela região, é de se esperar que a doutrina militar brasileira se torne referência para as forças armadas daqueles países, elevando e consolidando o prestígio e a influência da MB no Atlântico Sul. Logo, seria interessante para o país, ampliar esse tipo de cooperação com as forças armadas africanas, ainda que um dos pilares que teria motivado a cooperação – a Petrobras –, não exista mais.

Mais além, o fortalecimento daquelas marinhas poderia se traduzir em uma maior segurança para as LCM que passam pela costa sul-atlântica africana, favorecendo assim, o comércio exterior em todo o Atlântico Sul. Sobretudo porque, a despeito dos planos de redução da presença diplomática brasileira na África últimos anos⁶⁸, o Brasil mantém hoje 37 embaixadas naquele continente⁶⁹ – o mesmo número de representações desde 2011 (FALLET, 2011; MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, 2019). Por outro lado, no que diz respeito ao comércio exterior brasileiro com os países da África Sul-Atlântica, é possível observar uma retração de 64,81%, quando comparados os valores comercializados em dólares americanos nos anos de 2011 e 2018 (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2019).

A despeito da possibilidade de retração da representação diplomática do Brasil em futuro próximo, apresentada por Oliveira e Duchiaide (2019), e da já evidente retração comercial, do ponto de vista da segurança, ainda é possível supor que com uma África Atlântica mais segura, o Brasil passaria a ser capaz de voltar mais recursos para a proteção do seu próprio litoral.

Por outro lado, não só o Brasil foi atraído para a África. Estatais de países extra-continetais – China e Rússia – também exploram petróleo e gás natural no oeste do

⁶⁷ Pode-se entender por *softpower* a influência política (por intermédio da persuasão e da ascendência) que um país exerce sobre outro com vistas a condicioná-lo aos interesses do país interventor.

⁶⁸ Em 2016 o Brasil estudou a redução de sua representação diplomática na África, através do fechamento e fusão de postos naquele continente (RITTNER, 2016). Recentemente, em junho de 2019 a questão voltou a ser apreciada pelo governo o qual estuda o fechamento das embaixadas em Serra Leoa, Libéria e Líbia (OLIVEIRA; DUCHIAIDE, 2019).

⁶⁹ Nos países da costa atlântica da África estão 20 das 37 embaixadas. Esta estão assim localizadas: África do Sul, Angola, Benin, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa e Togo (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, 2019).

continente africano. A considerar todo continente, também se nota a presença das estatais da Índia, Malásia e Indonésia e de empresas privadas dos EUA, Reino Unido e França. Contudo, dado ao escopo do trabalho, o foco será dado nos países atuantes na costa sul-atlântica. Os objetivos desses Estados, salvaguardada uma ou outra diferença, concorrem para o mesmo fim: uma estratégia de longo prazo (AUGÉ, 2018).

Isto se dá essencialmente pela necessidade energética de Estados em desenvolvimento, como é o caso da China, que sozinha é responsável por 14% do consumo mundial de petróleo (WORLD ECONOMIC FORUM, 2018). Com este exemplo, é possível compreender o que Augé (2018) quis pontuar ao dizer que os Estados envolvidos na prospecção de petróleo na África almejam uma finalidade estratégica. Afinal, sem energia não se pode produzir, e sem produção não há crescimento.

Esta necessidade de matérias-primas e de mercado consumidor levou a China a desenvolver o programa do “*One Belt One Road*”. Li aponta, que através esta iniciativa o país passa a investir no exterior, usando como estratégia, a criação de infraestrutura local, que pode incluir estradas e portos, por exemplo. Ainda é possível depreender de sua obra e palestra, que o crescimento comercial e a grande necessidade de commodities – necessárias ao crescimento chinês – não se dão sem um crescente aparato militar, o qual objetiva “[...] proteger as linhas de comunicação marítimas chinesas e seus crescentes interesses no exterior [...]” (LI, 2019, p.8, tradução nossa)⁷⁰. A considerar, que um desses portos está na Namíbia, identifica-se nesta presença, um ponto a ser observado pelo Brasil no que tange seus interesses no seu entorno estratégico.

A Rússia, a seu turno, vem investindo no continente, principalmente através da Rosneft (AUGÉ, 2018). Já no que concerne à presença militar, segundo reportagem da AlJazeera (2019), os russos estabeleceram sua base na República Centro Africana. Ainda que esta não se localize dentro do EEB, sua localização nas proximidades da capital daquele país a coloca próxima da fronteira de dois países que se encontram dentro desta zona (Congo e República Democrática do Congo).

⁷⁰ Do inglês: “[...] *protect China's maritime lifelines and its growing interests overseas* [...]”.

2.2.2.1. Golfo da Guiné: um foco de tensão

Localizada no noroeste da África, encontra-se o Golfo da Guiné⁷¹. Esta região, que se inicia na fronteira entre a Libéria e a Costa do Marfim, e termina no Cabo Lopes, no Gabão, concentra boa parte da produção petroléira do oeste do continente africano e também a maioria do comércio exterior brasileiro para aquele continente (LUZ, 2016; MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2019). Por outro lado, esta é também a área com maior número de relatos de crimes contra embarcações, de acordo com o *International Chamber of Commerce - Commercial Crime Services* (ICC-CCS), o que faz do Golfo da Guiné, um dos principais focos de tensão no que tange à segurança no mar⁷².

Segundo dados desta organização, no ano de 2018 houve 70 incidentes com embarcações mercantes, sendo 44 abordagens e 4 sequestros. Já em 2019, os dados do primeiro semestre apontam 30 eventos, dos quais 19 são abordagens e 3 são sequestros. Apesar da própria entidade indicar uma redução no número de casos durante o primeiro quadrimestre de 2019 em relação ao ano anterior, chama a atenção que do total de incidentes apurados, 20 ocorrerem na costa da Nigéria, país este que vem liderando o número de ataques, com 47 incidentes em 2018 (sendo 27 abordagens e 12 disparos contra embarcações, 6 tentativas de ataque, 1 avistamento de embarcações suspeitas e 1 sequestro), 20 no primeiro semestre de 2019 (11 abordagens, 8 disparos contra embarcações e 1 sequestro) (INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE - COMMERCIAL CRIME SERVICES, 2018a, 2018b).

É possível explicar esses números com base no pensamento de Luz (2016). O elevado número de casos encontra fundamento na forma negligente com que os Estados da região tratam suas estruturas de segurança marítima⁷³, e a quantidade de sequestros e de abordagens explicam-se, além da falta de estrutura, em função da peculiaridade da pirataria no Golfo da Guiné, à qual direciona seus ataques majoritariamente contra a indústria petroléira através de “[...] sabotagem às instalações de petróleo, ataques a petroleiros, roubo de petróleo, entre outros.” (LUZ, 2016, p. 65).

⁷¹ Os países contidos no Golfo da Guiné são: Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe e a parte norte do Gabão.

⁷² Aqui usa-se segurança tanto no sentido de *safety* quanto de *security*.

⁷³ Por estruturas de segurança marítima entenda-se não somente a infraestrutura necessária em terra, mas também os meios navais.

Esta situação fica mais severa quando colocada dentro do contexto geral da produção de petróleo, posto que o Golfo da Guiné é uma das regiões de maior extração da África, e responsável pelo suprimento de 29% do consumo dos EUA, e 40% do consumo europeu (LUZ, 2016; VIOLANTE, 2017). Assim sendo, seria compreensível que a ameaça causada pela pirataria nesta região levasse os Estados interessados a tomarem medidas para a proteção de seus recursos energéticos, a exemplo as ações realizadas na Somália.

Contudo, diferentemente do que ocorre naquela região, as ações no Golfo da Guiné se dão majoritariamente no interior das águas jurisdicionais daqueles países. Ato reflexo, as ações tomadas a nível das organizações internacionais se limitam a resoluções de cunho declaratório⁷⁴, onde a comunidade internacional reconhece a existência da situação e conclama os Estados onde ocorrem estes incidentes, a tomarem providências para combater a pirataria em suas águas.

Todavia, caso esta postura se modifique no futuro, não seria surpreendente se fosse montada uma operação internacional nos moldes daquela feita para combater a pirataria na Somália. Nestas circunstâncias haveria a atuação de potências estrangeiras atuando no EEBnM, o que poderia resultar na perda de influência do Brasil na região, prejudicando, conseqüentemente, os interesses brasileiros no Golfo da Guiné ou mesmo na África sul-atlântica.

Outro aspecto a ser observado no que diz respeito à segurança dos interesses brasileiros no Golfo da Guiné, e estes sim concretos, é comércio exterior com a região, de onde se importa petróleo. Uma análise nos números dos últimos dez anos demonstram que 97% de todo o fluxo de importações e exportações para a costa da África sul-atlântica é feita por via marítima e, deste montante, 68% é direcionado ao Golfo (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2019). Portanto, é possível afirmar que, historicamente, aquela região é de grande relevância para o Brasil.

Postos juntos ambos os fatores, e considerada a delicada situação que se estabeleceu naquela área, é recomendável que o Estado brasileiro volte a atuar na região, de modo a salvaguardar os interesses do país.

⁷⁴ As resoluções que tratam da pirataria no Golfo da Guiné são: resolução A.1069 da IMO; e as resoluções 2018 e 2039 do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

De acordo com dados da Agência Brasileira de Cooperação (2019), não existem programas ativos na área de defesa com países do Golfo da Guiné⁷⁵. Entende-se que dada a importância da região – sobretudo da Nigéria, posto que é o maior fluxo comercial brasileiro⁷⁶ e ao mesmo tempo é líder no número de incidentes – para o país, há a necessidade de se elaborar programas de cooperação nos moldes daquele feito com a Namíbia, para o fortalecimento das marinhas da região, assim como de cooperação entre outras forças, com vistas à manutenção do *softpower* brasileiro naquela área. Também podem ser feitos acordos que busquem ampliar o comércio com a região, assegurando uma presença maior do país na África e restaurado assim a relação sul-sul.

2.2.3. Ilhas do Atlântico Sul

A massa d'água que compõe o Atlântico Sul abriga alguns territórios insulares – distribuídos entre ilhas e arquipélagos – de três países: Brasil, Reino Unido e Noruega. Dentre estes, o Reino Unido é quem possui a maioria desses territórios, ocupando seis dos dez territórios existentes. O Brasil vem em segundo lugar, com três e a Noruega com um.

A ilha Bouvet, pertencente à Noruega, e está localizada nas proximidades do círculo polar ártico, possui uma extensão territorial de 49km², sendo sua geografia majoritariamente montanhosa. Encontra-se desabitada, e o local habitado mais próximo é a ilha britânica de Tristão da Cunha, a 2.260 km a noroeste de sua localização (O GLOBO, 2014).

Por estas características, seu impacto atual na geopolítica do Atlântico Sul pode ser considerado nulo, todavia, recomenda-se atenção, posto que sua localização, entre a África do Sul e a Antártica – nas proximidades do limite leste do Atlântico Sul, pode ser considerada estratégica – portanto, havendo a necessidade e capacidade, operações que tenham esta ilha como base podem, potencialmente, perturbar a segurança na região.

⁷⁵ Em 2017 foi realizada operação *Obangame Express* 2017. Esta foi conduzida pela marinha dos EUA e objetivou “[...] promover a segurança marítima no Golfo da Guiné, como o combate de pesca ilegal e tráfico de drogas[...]” (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2017, n.p.). Participaram, segundo o Ministério da Defesa, militares brasileiros, estadunidenses, europeus, sul-americanos e africanos.

⁷⁶ A Nigéria é o principal parceiro comercial do Brasil no Golfo da Guiné. Considerando um histórico de 8 anos (2010-2018) de importações e exportações em valores FOB, aquele país responde por 83% do comércio com a região. Se forem considerados todos os países da África sul-atlântica, este percentual baixa para 56%; o segundo país mais importante para o Brasil é a África do Sul, com 17% do total (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2019).

Por sua vez, os seis territórios britânicos são habitados e formam o chamado Colar de Pérolas⁷⁷. Estes conferem àquele país “[...] uma vantagem estratégica sem igual [...]”, devido à localização que estas ilhas possuem no Atlântico Sul (FIORI, 2013, n.p.). Sua colocação é corroborada por outros autores como Therezinha de Castro (1999), Reginaldo dos Reis (2011) e André Neves (2015).

Muito desta percepção deve-se a três fatores: a divisão que as ilhas britânicas fazem na região; a proximidade destas com as LCM que conectam o Brasil com outros continentes, em especial a África e a Ásia; e por ter ilhas em posição estratégica para, caso necessário, controlar a passagem do Atlântico-Pacífico – através das Malvinas/Falkland – e atuar na passagem Atlântico-Índico – por meio do triângulo estratégico formado por Ascensão, Santa Helena e Tristão da Cunha.

O primeiro desses fatores é corroborado por Paiva, que entende que a partir destas ilhas “[...] rotas de navegação do Atlântico podem ser monitoradas, controladas, comprometidas ou bloqueadas” (PAIVA, 2015, p. 221-222). Contudo, é preciso ter em vista que à exceção de Ascensão e Malvinas/Falkland, situadas nos extremos desta cadeia de ilhas britânicas, todas as demais não possuem bases militares e/ou possuem uma geografia que dificulta a operação de aeronaves ou navios ou não possuem dimensão para dar suporte a estes tipos de operação (POLICY DEPARTMENT EXTERNAL POLICIES, 2009; DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 2017).

Ainda assim, deve-se observar que algumas tecnologias podem favorecer o uso daquelas ilhas, e lhes permitir alguma capacidade de projeção de poder. Uma dessas tecnologias é o caça F-35. Sendo um caça de decolagem e pouso em pista curta, já operado no porta-aviões HMS Queen Elizabeth, não se considera improvável seu uso a partir da pista do aeroporto de Santa Helena em caso de necessidade militar, ainda que suas condições de uso sejam difíceis (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 2017; ROYAL NAVY, 2019).

Ao considerar que seu raio de ação é – segundo informações do sítio da marinha britânica na internet – de 450 milhas náuticas, ou seja, aproximadamente 833 km, sua operação a partir do aeroporto de Santa Helena tem potencialidade para alcançar as LCM que tangenciam o saliente nordestino e atravessam o Atlântico Sul em direção à passagem do Cabo, bem como quaisquer embarcações e aeronaves dentro do seu raio de operação.

⁷⁷ Fazem parte do colar de pérolas britânico: Ascensão, Falkland (Malvinas), Geórgia e Sandwish do Sul, Orcadas do Sul, Santa Helena e Tristão da Cunha.

Outras aeronaves que podem realizar ações de curso a partir das ilhas britânicas, são os drones ou Veículos Aéreos Não Tripulados (VANTS). Estes permitem “[...] outras possibilidades de aproveitamento destas ilhas em termos militares e em termos de vigilância e segurança no Atlântico Sul” (REIS, 2011, p. 66). O uso do MQ-1 Predador, por exemplo, – VANT de vigilância e de ataque – a partir do aeroporto de Santa Helena, amplia consideravelmente o raio de ação já estabelecido pelo F-35. Com uma capacidade operacional de 24h e 1.250km de alcance, esta aeronave poderia pôr em risco outras importantes LCM, como aquelas que ligam a Europa à passagem do Cabo, além daquela que conecta esta localidade ao saliente nordestino.

Para além do uso de aeronaves, mísseis operados a partir das ilhas britânicas, igualmente porão em risco as embarcações, linhas comerciais e aeronaves dentro do seu raio de ação. Como aponta Paiva (2015), o uso de um sistema que opere vigilância e meios ofensivos – aí inclusos VANTS e mísseis –, é uma forma eficaz de negar acesso ao inimigo. Logo, entendemos que a combinação destes e outros meios possibilitaria a divisão em algum grau do Atlântico Sul, no eixo leste-oeste, ainda que as ilhas centrais do colar de pérolas britânico disponham atualmente de infraestrutura limitada ou mesmo nula para essas ações.

Vale ainda colocar, que para grandes operações na região, ou seja, aquelas que necessitam de força expedicionária, seria necessário apoio das bases das ilhas de Ascensão e Malvinas/Falkland⁷⁸, a exemplo do ocorrido durante a Guerra das Malvinas (1982)⁷⁹.

Por outro lado, operações menores a partir destas localidades, poderiam permitir o controle de área marítima ou a negação do uso do mar de forma temporária nestas regiões. Neste cenário mais ameno, ainda assim haveria riscos às LCM ao seu redor. A julgar que o tráfego marítimo pelo Cabo Horn é diminuto em relação àquele oriundo do canal do Panamá, operações como esta tendem a ser mais prováveis a partir de Ascensão (MARINE TRAFFIC, 2017). Já se o objetivo for impedir a movimentação de um país qualquer da região, tanto Malvinas/Falkland quanto Ascensão atenderiam bem à proposta.

A segunda questão – a proximidade com rotas marítimas comerciais brasileiras –, encontra sua resposta junto à primeira, no entanto, é válido ressaltar o valor destas rotas para um país. Os principais pensadores navais, Mahan (1987) e Corbett (2004) já apontavam que

⁷⁸ Apoio a ser prestado dentro das limitações das capacidades logísticas destas instalações.

⁷⁹ No decorrer desta guerra a ilha de Ascensão foi o um importante ponto de apoio para as operações da marinha e da força aérea do Reino Unido.

estas são vitais para o desenvolvimento dos Estados. Mais além, este último autor afirma que países muito dependentes de seu comércio exterior podem ter seu ímpeto para a continuação de um conflito mitigado pela falta de abastecimento de gêneros, causado pelo ataque às LCM. Uma vez que o Brasil, como ver-se-á mais adiante, se enquadra nesta categoria, é possível afirmar que o colar de pérolas britânico é uma ameaça clássica em potencial ao país.

O terceiro fator contempla a interferência britânica na comunicação marítima entre o Atlântico e seus oceanos vizinhos, Pacífico e Índico. Ao formular a Teoria da Triangulação Insular, Therezinha de Castro (1999) vislumbrou no triângulo formado por Ascensão, Santa Helena e Tristão da Cunha, um trampolim para a América do Sul e um ponto de apoio para a rota do Cabo, sendo “[...] na atualidade, elementos-chave de valor estratégico”, dada a sua localização, “[...] na metade do caminho entre os dois continentes [América do Sul e África] que dividem entre si, as ribeiras do oceano [Atlântico]” (CASTRO, T., 1999, p. 309).

Por outro lado, acreditamos que pensar neste triângulo como uma forma de controlar a passagem existente no Cabo, seja um exagero. Isto porque, a área marítima entre a Cidade do Cabo e a Antártica é muito vasta para ser gerenciada localmente com facilidade, ainda que a ilha mais próxima, Tristão da Cunha, dispusesse de uma grande base naval e infraestruturas adequadas ao apoio necessário à este tipo de operação. Em verdade, a ilha de apenas 54 km² possui somente um pequeno porto que é incapaz de receber navios, o que inviabiliza qualquer grande operação naval a partir da ilha. Esta também não dispõe de um aeroporto, o que dificultaria ainda mais o apoio às embarcações no mar (GOVERNO DAS ILHAS DE TRISTÃO DA CUNHA, 2017).

Contudo, mesmo que dispusesse de tais facilidades, com a tecnologia atual, as embarcações destinadas àquela missão ainda teriam que vencer uma vasta distância até suas zonas de patrulha (ZP). Como consequência direta, estas não só teriam sua extensão limitadas, como possivelmente reduzir-se-ia o tempo de permanência destas embarcações no mar, na ausência de uma grande rede logística que provisionasse estas embarcações com gêneros oriundos de outras localidades.

Uma possível solução para esta situação seria o uso de drones marítimos, como o Sea Hunter, dos EUA, o qual se encontra atualmente em fase de protótipo. No entanto, dada a fase em que se encontra o desenvolvimento deste tipo de embarcação, estipular sua eficácia no terreno, neste momento, seria imprudente. Por outro lado, com o uso de VANTS e mísseis,

contudo – ainda que permitam um raio de ação alargado –, suas ações tenderiam a ser pontuais face ao volume do tráfego marítimo naquela rota e ao tamanho da áreas a ser dominada.

Por este motivo cremos, que pensar em um domínio do mar, tal qual preconizado por Mahan, na passagem Atlântico-Índico, seja algo improvável. Mais fácil seria trabalhar com a possibilidade de controle do mar aos moldes corbettiano, posto que o esforço seria menos hercúleo dado ao seu caráter mais flexível.

Ainda assim, entendemos que a melhor estratégia a ser adotada na região, seria a negação do uso do mar, baseada em submarinos nucleares da armada britânica. Isto porque esta técnica dissipa a necessidade de dominar ou controlar a área, e estes meios são velozes e, portanto, ideais para cobrir vastas áreas de patrulha, possuem vasta reserva energética e operam em ocultação, impossibilitando seus adversários de saberem com facilidade se há ou não um meio britânico na região (MOURA, 2014).

De qualquer forma, como nenhuma dessas operações poderia se basear em Tristão da Cunha, exceto pelo emprego de VANTS e baterias de mísseis, reafirmamos a improbabilidade do controle da passagem Atlântico-Índico. Logo, sob a ótica das ameaças ao Brasil e aos seus interesses, o que se vislumbra mais proeminentemente a partir do Triângulo estratégico formado por Ascensão, Santa Helena e Tristão da Cunha, é a ameaça às LCM.

Já a possibilidade levantada por Castro (1999), acerca do controle da passagem Atlântico-Pacífico é mais concreta. Não só pela localização geográfica que coloca o arquipélago das Malvinas/Falkland nas imediações das passagens de Horn e Drake, mas sobretudo pela estrutura lá disposta⁸⁰ e pelo fortalecimento do seu grupamento militar após a guerra das Malvinas ocorrida em 1982 (REIS, 2011).

Por outro lado, o volume do comércio marítimo brasileiro que se desloca pela região diariamente, é o menor dentre as principais rotas comerciais brasileiras, segundo dados de 2017 do COMCONTRAM⁸¹. Conseqüentemente, não se espera impacto significativo para o Brasil – sobretudo considerando que parte desse comércio poderia chegar ao país por via

⁸⁰ O arquipélago abriga uma estação naval e uma base aérea. Esta última é a principal instalação militar das Malvinas/Falkland e possui duas pistas longas, capazes de operar qualquer tipo de aeronave. Já a estação naval de Mare Harbour possui porto de águas profundas e é utilizada por navios da Marinha Britânica que patrulham o Atlântico Sul. No que diz respeito às tropas, são 340 militares permanentemente no arquipélago além do pessoal temporário que pode exceder 1.200 pessoas (POLICY DEPARTMENT EXTERNAL POLICIES, 2009).

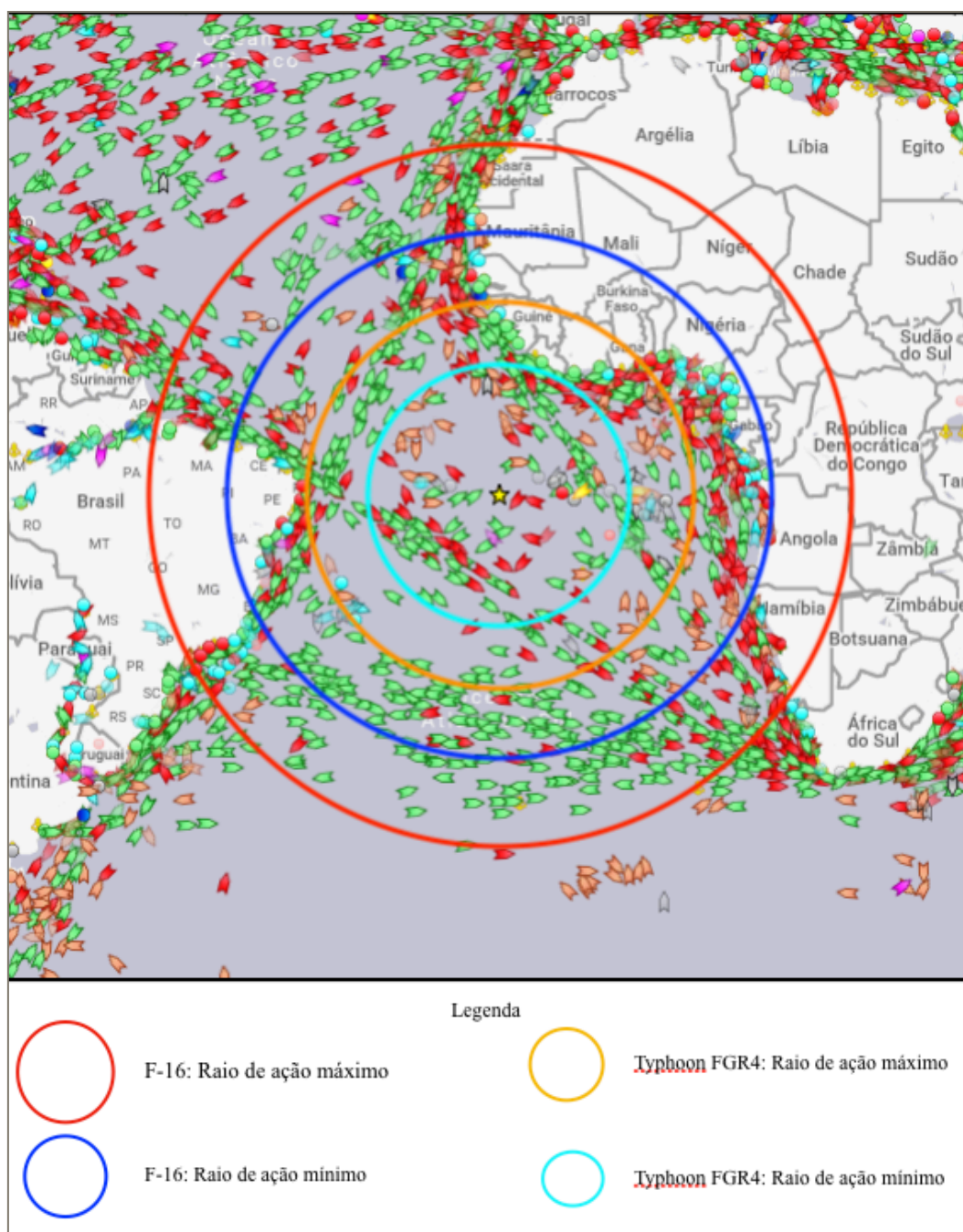
⁸¹ Segundo o órgão da MB, trafegam pela região 10 navios por dia em curso internacional. Já pela rota do Cabo trafegam 116 navios por dia.

terrestre após o desembarque da carga nos portos da costa oeste da América do Sul, caso o tráfego marítimo pelas passagens de Horn e Drake estivesse controlado ou mesmo bloqueado. De toda forma, isto não deixa de ser uma potencial ameaça ao Brasil. Vale lembrar que as Malvinas/Falkland é, em algum grau, um foco de tensão no interior do EEBnM, posto que é uma região contestada pela Argentina e já foi palco de guerra por esse motivo.

Há também um outro fator que deve ser observado com relação ao colar de pérolas britânico no Atlântico Sul, que é a Ilha de Ascensão. Lá se encontra uma base aérea de uso conjunto do Reino Unido e dos EUA que, dada a sua localização – nas proximidades da zona de estrangulamento do Atlântico –, permite a estes Estados uma boa zona de atuação, conforme ilustrado no mapa 4. Considerando o raio de ação máximo dos caças com mais unidades disponíveis nas duas forças aéreas (EUA: F-16 - 4.220km; Reino Unido: Typhoon FGR4 - 2.900 km) e também seu raio de ação mínimo⁸², é possível verificar a capacidade de atuação destes meios frente ao Atlântico Sul.

⁸² Entende-se por raio de ação mínimo o limite do alcance da aeronave em linha reta, de modo que este consiga regressar à base sem qualquer auxílio externo como reabastecimento em voo.

Mapa 3 – Raio de ação de caças a partir da base de Ascensão



Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa disponível no sítio eletrônico do Marine Traffic.
Disponível em: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-59.6/centery:43.7/zoom:2>.
Acesso em: 8 jul. 2019.

Pelo mapa é possível verificar a interseção entre o raio de alcance dessas aeronaves e as rotas marítimas existentes no Atlântico Sul. A partir desta sobreposição, é visível a capacidade de interferência da base aérea de ilha de Ascensão no comércio marítimo da área, uma vez que as rotas que ligam o Brasil ao Cabo, à Europa à África e à América do Norte

estão, em algum grau, dentro do ação aérea daquela ilha. Ademais, a ilha possui porto com capacidade para operar navios, o que amplifica sua capacidade de interferência no Atlântico Sul.

A observância destes fatores permite inferir que, em algum grau, Ascensão pode exercer o controle da passagem entre as porções Norte e Sul do Atlântico, tal qual as Malvinas/Falkland fazem com as passagens de Drake e Magalhães. Conseqüentemente, é possível afirmar que na geopolítica da região, os extremos do colar de pérolas britânicos são as maiores ameaças potenciais ao Brasil.

Por outro lado, as ilhas insulares brasileiras de Fernando de Noronha e Martim-Vaz são vistas por Castro (1999) como meios para defender o litoral do país e, junto com as Malvinas/Falkland, formaria um triângulo defensivo para a América do Sul, sobretudo para Brasil, Uruguai e Argentina. Contudo, há alguns problemas com a análise da autora. Castro (1999) ao fazer a análise, remove da equação os aspectos políticos, ficando somente com os elementos geográficos.

Sob esta ótica, é possível concordar com ela, porém ao incluirmos a questão política neste triângulo estratégico vê-se que as Malvinas/Falkland não contribuem para a defesa do Atlântico Sul; em verdade, é uma ameaça em potencial, como visto anteriormente. E mesmo que o arquipélago deixasse de ser britânico e regressasse às mãos argentinas, igualmente não seria sensato considerar essa ilha como um elemento defensor da costa da América sul-atlântica. Isto porque, na visão realista das Relações Internacionais, um Estado só tem a ele mesmo para sua própria proteção.

Naturalmente é possível que haja cooperação quando houver o alinhamento dos interesses dos Estados envolvidos, situação esta, onde uma aliança com os britânicos ou argentinos estabeleceria o triângulo idealizado por Therezinha de Castro. Todavia, considerando que para pensar nas potenciais ameaças ao Brasil é preciso olhar o cenário que cerca o país sem se prender às alianças, em obediência ao princípio da autoajuda mencionado no parágrafo anterior, seria ingenuidade supor que as ilhas Malvinas trariam menos risco que as Falkland.

Sobram então para a defesa antecipada brasileira as ilhas de Fernando de Noronha e Martim-Vaz. Porém, como exposto por Chiozzo (2019) estas ilhas não são militarmente utilizadas pelo Brasil, o que, em nossa visão, anula completamente seu caráter defensivo, na

atual conjuntura. A despeito disso, espera-se que em caso de necessidade, as mesas sejam utilizadas para a defesa do Brasil. De toda forma, nas atuais circunstâncias, o Brasil está vulnerável frente às ilhas britânicas no Atlântico Sul.

Há de se falar também, que as ilhas antárticas do Reino Unido se interpõem entre o Cone Sul e a Antártica. Por ser uma sequência de ilhas sem bases militares e distantes das principais rotas comerciais, não vemos nelas uma ameaça em potencial no presente; contudo, sua localização fez o Reino Unido declarar que pretende reclamar territórios no continente branco, em 2020, com base na teoria da defrontação (REIS, 2011). Isto pode gerar uma crise entre alguns Estados, sobretudo com Argentina e Chile, acerca da posse de territórios antárticos. Tal situação comprometeria a segurança e a estabilidade no Atlântico Sul e, conseqüentemente, no EEBnM.

Face a este cenário, faz-se mister que o Brasil se coloque em condições para fazer frente às capacidades estrangeiras na região, de modo a neutralizar possíveis ameaças. Além de pensar no uso militar das ilhas insulares brasileiras, onde poder-se-iam instalar bases de observação, patrulha, além de instalações para operação de VANTS (tanto de vigilância como de ataque) e baterias de mísseis (estas em caso de necessidade), fazendo de Fernando de Noronha e Trindade “[...] postos avançados para a guarda e integridade da costa americana pertencente ao Brasil [...]” (CASTRO, T., 1999, p.311). Mais do que isso, a posição de Fernando de Noronha o possibilita atuar no estreitamento do Atlântico assim, pode-se dizer que esta ilha poderia se opor a Ascensão (PAIVA, 2015).

Outras medidas a serem desenvolvidas para além da utilização das ilhas, mas com igual foco em neutralizar as potenciais ameaças vislumbradas são: a ampliação e modernização da armada brasileira, a criação da segunda esquadra, e o desenvolvimento de trabalho de inteligência que amplie a consciência situacional brasileira no Atlântico Sul (FILHO, 2015).

2.2.4. Bases militares no entorno estratégico brasileiro

Como observado, as ilhas insulares no Atlântico Sul, em especial aquelas que compõem o chamado colar de pérolas britânico, podem ameaçar, entre outras possibilidades, as linhas de comunicação marítimas brasileiras. Esta capacidade é mais nítida na Ilha de

Ascensão e no arquipélago das Malvinas/Falkland, uma vez que podem controlar as passagens Atlântico Sul-Atlântico Norte e Atlântico-Pacífico, respectivamente.

Também foi pontuada a presença de outros países externos à região no EEB, quando se analisou a costa africana sul-atlântica⁸³ – região onde a China se faz presente, dentre outras coisas, através de diversos investimentos em infraestrutura. A respeito deste país, chama a atenção a colocação do professor Li (2019), ao deixar entender em seu texto, que os investimentos chineses no exterior não vêm desacompanhados de uma presença militar que assegure os interesses chineses no exterior.

Vale lembrar, que dentre os Estados africanos com investimento chinês, está a Namíbia, onde foi construído um porto⁸⁴. Este é um caso especial a ser analisado posto que pode denotar um declínio na capacidade brasileira de influenciar os Estados do seu entorno estratégico. Neste caso específico, a Namíbia, como já mencionado, possui forte relação com o Brasil, sobretudo no que diz respeito às suas marinhas. Assim sendo, a entrada da China no ramo marítimo e, a potencialidade da presença da marinha chinesa em território namibiano⁸⁵, em nossa opinião, pode causar um enfraquecimento dos laços entre as marinhas brasileiras e namibiana, em detrimento com o fortalecimento dos laços com a marinha chinesa. Mais além, teme-se que esta perda de *softpower* possa abrir um precedente para outras importantes regiões da costa africana como, por exemplo, a Nigéria⁸⁶.

De toda sorte, há no entorno brasileiro, mais elementos que merecem atenção além daqueles já discutidos e anteriormente recapitulados. Ampliando a área de observação para a totalidade do EEB, nota-se a presença de outros Estados e de outras bases daqueles já mencionadas. Integram essa lista: EUA, França, Holanda e Rússia.

A presença estadunidense no EEB se dá através de dois de seus comandos, o da África (AFRICOM) e do Sul (SOUTHCOM), responsável por atuar na América do Sul e no Caribe. Juntos, são responsáveis pelo Atlântico Sul e outras áreas consideradas estratégicas pelo

⁸³ Inclui-se nessa lista a França posto que, a despeito de ter território na América do Sul, seu território original está em território europeu.

⁸⁴ Assim como essa iniciativa a China vem realizando investimentos e parcerias em toda a África como parte de seu projeto da Nova Rota da Seda. Neste pacote de medidas estão investimentos diretos, construção de infraestrutura local e parcerias comerciais, que incluem isenção de tarifas para produtos africanos exportados para a China (PAUTASSO, 2016).

⁸⁵ Coloca-se desta forma posto que é a marinha chinesa procura estender a proteção de sua marinha.

⁸⁶ País muito importante para o comércio exterior brasileiro (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2019).

Brasil. Apesar da abrangência geográfica, verificou-se que as principais instalações destes comandos encontram-se fora das regiões onde estes se destinam a proteger.

Na África, os EUA atuam com presença mais constante na Somália e no Níger, países que devem receber, ainda em 2019, uma base cada, da força aérea estadunidense, segundo informações do AFRICOM, apuradas pelo sítio Airforce Times, em janeiro de 2019 (REMPFER, 2019). Ainda no continente africano, existe a base naval expedicionária no Djibuti, todas fora do EEB, assim como as principais bases daquele comando, localizadas na Europa.

No que diz respeito ao EEB, a presença dos EUA pode ser notada com maior intensidade em duas bases aéreas que possuem a base Hato, em Curaçao, e o aeroporto auxiliar de Wideawake, em Ascensão⁸⁷, ambas sob a jurisdição do SOUTHCOM.

A primeira é considerada uma localização de operação avançada pela Força Aérea estadunidense, e tem, segundo dados da própria organização, capacidade para abrigar oito aeronaves (U.S. AIR FORCE, 2016). Para cumprir sua missão primária de combate ao tráfico de drogas, opera aviões cargueiros e de vigilância como o “[...] E-3 Sentry (AWACS), P-3C Orion, E-2 Hawkeye e o C-130 Hercules” (U.S. AIR FORCE, 2016, n.p.).

É importante observar, que os aviões operados possuem grande raio de ação e requerem pistas mais longas para operarem. Isto traz implicações diretas ao entorno daquela base posto que estas aeronaves – algumas delas de vigilância – poderiam sobrevoar não só o oceano, mas países das Américas do Sul e Central. Situação esta já denunciada em 2015 pelo então ministro da defesa venezuelano, Vladimir López. Segundo ele, naquele ano, observou-se quantidade não usual de sobrevoos de aeronaves de inteligência sobre seu país (ORINOCO TRIBUNE, 2019). No que tange ao comprimento da pista, vale lembrar que pistas longas permitem a operação de caças e bombardeiros. Assim sendo, não se vislumbram empecilhos para o uso ofensivo da base de Hato em caso de necessidade. Logo, sua presença no EEB deve ser observada com atenção posto que possui potencial risco para o Brasil e para seu entorno estratégico.

A outra instalação dos EUA – o aeroporto de Wideawake –, encontra-se na base aérea de Ascensão, e é operada em conjunto com o Reino Unido. A base é considerada uma estação militar, e conta com uma pista de 3 mil metros capaz de operar todos os tipos de aeronaves

⁸⁷ Operada em conjunto com o Reino Unido.

(ROYAL AIR FORCE, 2019). Sua capacidade de impactar o Atlântico Sul, em especial o comércio marítimo da região, foi analisada ao se falar do colar de pérolas britânico⁸⁸.

Para além destas bases, é válido notar a presença dos EUA na Colômbia, onde auxilia no combate ao tráfico de drogas, no Peru, onde operam um laboratório de pesquisa biológica, e em Camarões, onde possuem um posto avançado do exército com 200 soldados (KIMMONS, 2017). Há também de ser observada a presença da 4ª Esquadra da marinha dos EUA que, apesar de ter sede na Flórida, tem como uma de suas missões patrulhar e proteger as águas do Atlântico Sul.

Outra potência militarmente presente no EEB é a França. Diferentemente dos EUA, suas instalações estão presentes em ambos os lados do Atlântico, tendo representações no Senegal e Gabão, na costa oeste africana, e na Guiana Francesa e Antilhas, na América sul-atlântica⁸⁹. Todas são consideradas pelo departamento de Política Externa da União Europeia como bases avançadas de presença, sendo as duas últimas destinadas à manutenção da soberania dos territórios ultramarinos e à projeção de poder nas áreas ao seu redor⁹⁰. Considerado isto, é natural que nas Antilhas e na Guiana Francesa haja a presença dos três ramos das forças armadas.

Nas Antilhas, chama a atenção a quantidade de tropas que lá havia em 2009, que eram, ao todo, 2.200 militares⁹¹. Ainda que este número possa ter se modificado ao longo dos anos, permite concluir que as bases lá existentes dispõem de ampla estrutura e boa capacidade logística. No mesmo sentido, pode ser observada a base naval localizada em Fort de France, na Martinica, a qual dispunha de quatro embarcações: uma fragata; um navio de transporte leve (1.300 ton. completamente carregado) e dois navios-patrolha. Pelos meios operados e

⁸⁸ Outra base britânica no Atlântico Sul já analisada na seção Ilhas Insulares foi a base das Malvinas/Falkland, razão pela qual não é analisada nesta parte do capítulo. Vale ainda mencionar que o sítio na internet do UK Defense Journal noticiou que em dezembro de 2018 o Reino Unido anunciou sua pretensão de estabelecer duas bases militares fora de seu território, uma em Singapura e outra no Caribe. A base caribenha não teve seu local definido, podendo ser estabelecida ou em Montserrat ou Guiana, circunstância onde estaria dentro do EEB (TOSSINI, 2019).

⁸⁹ Para além dos limites do EEB, a França atua no Djibuti, onde mantém sua maior força de presença (POLICY DEPARTMENT EXTERNAL POLICIES, 2009).

⁹⁰ A base britânica nas Malvinas/Falkland encontra-se na mesma classificação.

⁹¹ Estes estavam assim distribuídos: 1.500 do exército; 500 da marinha; e 200 da força aérea (POLICY DEPARTMENT EXTERNAL POLICIES, 2009).

pela quantidade de militares (500), é possível deduzir que a base naval não é grande, porém, tem profundidade e estrutura para operar, pelo menos, navios de até 2.900 toneladas⁹².

Já a força aérea, cuja operação se dá em Lamentin, Guadalupe⁹³ – zona militar do aeroporto Raizet – é a que possui menor presença, uma vez que o documento declara que na época eram operadas apenas aeronaves turbo-hélice de decolagem e pouso em pista curta, além de quatro helicópteros. Contudo, é válido observar que, por estar dentro de um aeroporto internacional, a extensão da pista (aproximadamente 3.400m) permitiria à França operar qualquer tipo de aeronave.

A estrutura presente na Guiana Francesa contava, em 2009, com 2.930 militares, sendo 180 da marinha, 1.300 do exército e 1.450 da força aérea. Apesar de, na época, operar apenas o Esquadrão de Helicópteros 00.068, a base aérea de Caiena dispõe de uma pista de aproximadamente 3.100m, o que a coloca na mesma condição operacional da Base aérea da ilha de Ascensão, ou seja, capaz de operar qualquer tipo de aeronave (POLICY DEPARTMENT EXTERNAL POLICIES, 2009).

A considerar que esta base está há aproximadamente 109km do território brasileiro e a 2.300km de Brasília, e que a principal aeronave de combate francês, o caça Rafale, tem alcance máximo de 1.850 km, pode-se afirmar que, dentro da perspectiva de defesa e segurança do Brasil, esta instalação deve ser observada, posto que, havendo necessidade, esta pode representar uma ameaça ao Brasil.

Ainda na Guiana Francesa, na contramão desta situação, encontra-se a estação naval localizada em Dégrad des Cannes. Nela operavam apenas dois navios-patrolha P-400 e dois barcos a motor, segundo o documento de 2009. Ainda que não se tenha maiores detalhes sobre as instalações desta base, o fato de operar embarcações pequenas⁹⁴, somado ao número reduzido de pessoal da marinha naquele país, permite inferir que sua capacidade de projeção de poder é bastante limitada e, portanto, não representa ameaça ao EEB.

Já do outro lado do Atlântico, na costa oeste africana, encontram-se as bases do Gabão e do Senegal. Ambas são bases hospedadas em território estrangeiro e têm como missão dar

⁹² Segundo o documento de 2009 da União Europeia sobre as bases ultramarinas de seus países-membros, a fragata operada pela França naquela base era a *Ventôse*, embarcação que quanto completamente carregada desloca cerca de 2.950 toneladas (JANE, 2009).

⁹³ Vale notar que Guadalupe está acima do paralelo 16°N. Contudo, sua proximidade com o limite norte do EEB e a sua presença no interior da zona de interesse brasileira no Caribe, justifica a atenção a ser dada a esta base.

⁹⁴ As maiores embarcações operadas são os navios-patrolha P-400, os quais deslocam aproximadamente 380 toneladas quanto totalmente carregados e medem cerca de 55 metros (JANE, 2009).

suporte para quaisquer operações que ocorram na África e “[...] contribuir para a defesa e integridade territorial do Senegal [...] e [dar] suporte militar à Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental [...]”, respectivamente (POLICY DEPARTMENT EXTERNAL POLICIES, 2009, p.13, tradução nossa)⁹⁵. Para tal, segundo o documento, encontravam-se em 2009, no Gabão, 980 militares e, no Senegal, 1.125, distribuídos entre as três forças, exceto pela marinha, que não se faz presente no primeiro país. No documento destacam-se os recursos da força aérea nos dois países, o que lava a crer ser a estrutura mais relevante para a França naqueles Estados, ainda que os meios presentes fossem poucos, e todos de asa rotativa.

Outro fator a se levar em consideração, é que por serem bases hospedadas em território estrangeiro, é possível que haja limitação de uso daquelas estruturas em algumas circunstâncias, logo podemos supor que seu potencial ofensivo ao EEB é inferior ao das bases na América do Sul e Caribe. Há ainda que se considerar a possibilidade de que a atuação francesa no Gabão, tendo em vista as circunstâncias atuais, possa beneficiar o Brasil caso suas ações naquele país contribuam para a segurança do Golfo da Guiné.

Um terceiro país militarmente presente no EEB é a Holanda. Esta detém três bases no Caribe, sendo duas em Curaçao (Parera e Suffisant) e uma em Aruba (Savaneta), todas pertencentes à marinha holandesa. Segundo o ministério da defesa holandês, existem 800 militares no Caribe cuja missão envolve proteger as fronteiras caribenhas do Reino da Holanda, auxiliar autoridades civis e a manutenção da lei (nacional e internacional) (MINISTRY OF DEFENSE, 2019a).

A despeito do escopo abrangente, uma análise mais detalhada da missão e da função das forças holandesas naquela região mostra que estas atuam de forma constabular, posto que atuam para

[...] interceptar os transportes de drogas e no combate a pesca ilegal e crime ambiental, entre outras coisas. Elas (as tropas) também dão suporte durante operações de busca e salvamento e dão assistência em caso de furacões e outros tipos de desastres naturais ou incidentes sérios (MINISTRY OF DEFENSE, 2019b, n.p., tradução nossa)⁹⁶.

⁹⁵ Do inglês: “[...] contributing to the defence and territorial integrity of Senegal [...] and military support to the Economic Community of West African States [...]”.

⁹⁶ Do inglês: “[...] intercept drug transports and combat illegal fishing and environmental crime, among other things. They also lend support during search-and-rescue operations and provide disaster relief in the event of hurricanes and other natural disasters or serious incidents”.

Ainda assim, como não se pôde encontrar informações mais detalhadas sobre a estrutura destas bases navais – como tamanho, profundidade dos portos, presença de pista de pouso, entre outras – e também dos meios nelas dispostos, não há como determinar ao certo a potencialidade de ameaça da presença holandesa no EEB, caso este país necessite atuar nesta região, tomando por base as instalações no Caribe. O que se pode afirmar é, que considerada a atual força e sua missão, a presença militar daquele país não constitui ameaça real aos interesses do Brasil no seu entorno estratégico.

Por fim, cabe pontuar que a Rússia tem apresentado um crescente interesse pela África. Schumacher e Nitoiu (2015) já demonstravam o interesse russo pelo norte da África, devido, entre outras coisas, aos interesses econômicos – sobretudo aqueles relacionados ao setor energético. Esta tendência apresentada pelos autores é confirmada por reportagens que demonstram que os russos vêm consolidando sua presença, porém não só no norte da África, mas também no leste daquele continente (BROOKERS, 2019; SCHMITT, 2019).

É verdade que todas as bases pretendidas estão fora do EEB e, portanto, fora do escopo desta pesquisa; todavia, não se pode deixar de ter em vista que a Rússia explora petróleo no oeste africano. Sua atuação nesta região envolve a Angola e em países do conturbado Golfo da Guiné, como Costa do Marfim, Gana e Camarões⁹⁷. Mais além, em 2018, manifestou interesse da compra dos ativos da Petrobras na Nigéria, país com maior volume de produção petroleira do Golfo (LUZ, 2016; AUGÉ, 2018). Ativos estes que foram integralmente vendidos para Petrovida Holding B.V, uma holding com participação de empresas holandesa e canadense (OLIVEIRA, 2018).

Assim como ocorre naquele continente, notou-se que os russos vêm manifestando crescente interesse pela Venezuela. Em 2019, declarou interesse, conforme noticiado pelo The Guardian (ROTH, 2019) e outros periódicos, em ter uma base aérea em uma das ilhas caribenhas daquele país. Além disso, durante a crise que lá se instaurou, a imprensa noticiou a chegada de tropas russas na capital venezuelana, que teriam por fim “[...] honrar contratos militares de longo prazo” (O GLOBO, 2019, n.p.).

Outro aspecto a ser observado pelo Brasil, é o acordo de cooperação naval firmado entre a Rússia e a Venezuela. Este “[...] permite [...] o amplo envio de navios de combate das frotas dos dois países de forma bilateral, ou seja, um poderá se deslocar para portos navais do

⁹⁷ Dentre estes países a Rússia possui licença de operação na Costa do Marfim e em Gana, ao passo que em Camarões possuem ativos (AUGÉ, 2018).

outro apenas por meio de ‘*notificação prévia*’” e favorece a possibilidade da instalação de uma base aeronaval em uma das ilhas caribenhas da Venezuela (ARAUJO, 2019, n.p.).

Assim sendo, é aconselhável manter-se atento a esta crescente presença russa dentro do EEB. Ainda que não haja bases estabelecidas, há interesses econômicos manifestos, bem como uma crescente presença militar na região.

Por todo o apresentado, é possível verificar que EUA, Reino Unido, França e Holanda atuam militarmente dentro do EEB, ao passo que China e Rússia podem vir a integrar esse rol. Do primeiro grupo, o que os difere é a capacidade que cada Estado possui de projetar-se para o exterior de suas bases. Se por um lado os holandeses, a priori, não aparentam ter capacidade militar para além dos arredores de suas instalações, por outro Reino Unido, EUA e França o têm.

Os britânicos, por exemplo, possuem vasta capacidade operacional no Atlântico Sul, podendo ameaçar as linhas de comunicação marítimas nele existentes e, conseqüentemente, ameaçando os interesses econômicos brasileiros na região. Também seriam capazes de atuar diretamente sobre o litoral dos países sul-atlânticos, a partir da estrutura que dispõem no mar.

EUA e França são outros Estados com igual possibilidade de projeção de poder. Sobre o primeiro, muito embora possua bases mais concentradas do que os britânicos, sua base aérea no Caribe e na ilha de Ascensão possuem boa capacidade operacional. Ademais, com o devido aparato logístico, é perfeitamente plausível que a 4ª Esquadra possua capacidade operacional e de permanência, caso necessite atuar no EEB. Já a França, demonstra essa vocação por meio de sua estrutura aeronáutica, sobretudo na Guiana Francesa.

2.3. Aspectos econômicos do Atlântico Sul

Como visto, o Atlântico Sul é uma zona rica em recursos naturais e não naturais. Dentre os recursos naturais observados até o momento, estão o petróleo e o gás natural, cuja importância energética se relaciona diretamente com o desenvolvimento dos Estados, o que faz deles recursos estratégicos. Há autores, como Monteiro (2011), Paiva (2015), Rodrigues (2015), entre outros, que apontam a potencialidade de conflitos no futuro em decorrência da disputa por recursos, sendo que muitos deles se encontram no mar. Postura esta também demonstrada pelo Brasil e pela MB através da PND e Política Naval, respectivamente.

Assim sendo, considerando a importância que os recursos existentes no mar têm para os Estados, e os potenciais desdobramentos que podem acarretar no ambiente da segurança e defesa, esta seção é dedicada a observância dos recursos existentes no Atlântico Sul.

2.3.1. Solo e subsolo marinho além da jurisdição dos Estados

Área, é o nome dado pela CNUDM, para a região localizada além dos limites das ZEEs, independente da região do globo onde se encontram, e está sob a responsabilidade da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISBA)⁹⁸. Cabe a este órgão da ONU “organizar e controlar as atividades na Área, em particular aquelas ligadas à administração dos recursos da Área” (INTERNATIONAL SEABAD AUTHORITY, 2019a, tradução nossa)⁹⁹. Tanto esta organização e controle, bem como os marcos regulatórios e estudos que são realizados pelo órgão, são fruto da vontade dos seus Estados-membros¹⁰⁰ manifestada durante as suas reuniões (INTERNATIONAL SEABAD AUTHORITY, 2019a). É também a este órgão que os países recorrem, quando pretendem explorar uma região na Área, apresentando para tal estudos correspondentes.

Hoje a ISBA identifica no Atlântico Sul duas zonas de exploração de minerais, uma ao norte, onde existem reservas de sulfetos metálicos¹⁰¹ e outra ao largo da costa da região sul do Brasil, onde se encontram crostas cobaltíferas. Segundo dados da própria instituição, a primeira região foi concedida à Rússia para exploração entre os anos de 2012 e 2027, ao passo que a segunda se encontra sob responsabilidade brasileira desde 2015, permanecendo assim até 2030.

Na zona que lhe foi concedida, o Brasil realiza levantamentos na região da elevação do Rio Grande por meio da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais, que tem como meta, fazer o levantamento geológico e geofísico em toda a região, para então pleitear junto à

⁹⁸ Sigla em inglês para *International Seabed Authority*.

⁹⁹ Do inglês: “organize and control activities in the Area, particularly with a view to administering the resources of the Area.”

¹⁰⁰ A ISBA é composta por 168 Estados. No que diz respeito ao Atlântico Sul, estão ausentes do órgão: Aruba, Colômbia, Curaçao e Venezuela (INTERNATIONAL SEABAD AUTHORITY, 2019b).

¹⁰¹ Note-se que as reservas da região centro-atlântica extrapolam os limites do Atlântico Sul, indo aproximadamente do paralelo 10° N até o paralelo 33° N. Para fins desta pesquisa limitar-se-á à região entre os paralelos 10° e 16° N, posto que este último é o limite norte do Atlântico Sul.

ISBA, o direito de exploração das crostas cobaltíferas daquela elevação (MARINHA DO BRASIL, 2019b).

Além da elevação do Rio Grande, o Brasil, através do Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA), realiza estudos na Cordilheira Meso-oceânica do Atlântico Sul e Equatorial com objetivo identificar novas riquezas minerais na Área do Atlântico Sul, também com vistas a submeter os pleitos de exploração à ISBA (MARINHA DO BRASIL, 2019b).

Somente pela vertente dos recursos minerais encontrados no solo e subsolo marinho do Atlântico Sul, é possível verificar importância deste trecho oceânico, não só para os seus países limieiros, mas também para os demais países do globo. A presença de um Estado alheio à região, como é o caso da Rússia, que faz a exploração das reservas de sulfeto metálico no limite norte do Atlântico Sul, é um fator confirmador deste raciocínio.

Ao transcender o paralelo 16°N para olhar a totalidade da região meso-atlântica contida nos registros de recursos minerais da ISBA, é possível notar a presença de outros dois Estados no limiar do Atlântico Sul, sendo eles: França e Polônia. Ambos exploram o mesmo material que os russos. Apesar de estarem externos ao EEBnM, a presença de outros dois Estados na região não deve passar despercebida para o Brasil. Sobretudo porque a região equatorial pesquisada pelo país está próxima daquelas exploradas por Rússia, França e Polônia.

Se for considerada a extensão das áreas marítimas e a natural dificuldade que daí decorre para a consciência situacional marítima, torna-se razoável supor que, apesar de todo o processo burocrático e de validação dos pleitos de exploração, um Estado possa explorar áreas do leito marinho ilegalmente, sem que seus pares tomem consciência de suas ações.

Apenas a título de comparação, há inúmeros relatos de pesca ilegal e outros tipos de exploração irregular em áreas oceânicas que, em tese, são melhores vigiadas, como as ZEEs. Ações estas que podem ser repelidas pelos Estados violados, com o uso da força, se necessário, a exemplo do afundamento de um pescador chinês pela prefeitura naval argentina em 2016 (CUÉ; BARREIRO, 2016). Logo, se isto acontece em zonas de maior vigilância, por que não poderiam ocorrer em zonas onde o próprio direito internacional aponta como sendo de uso comum?

Se isto é uma premissa válida para a exploração mineral, também é possível assumi-la para outros tipos de exploração, como a pesqueira e a biológica. Com um mercado global estimado em 4,8 bilhões de dólares americanos, a biotecnologia oriunda de organismos marinhos é um importante recurso proveniente dos oceanos, com impacto direto nas indústrias alimentícia, química, cosmética e farmacológica (BEIRÃO; MARQUES; RUSCHEL, 2018a).

Naturalmente, explorações desta natureza, no cenário atual, são fatores geradores de tensões que podem gerar crises entre Estados, quando extraídos ilegalmente de suas águas jurisdicionais. Contudo, a considerar a crescente demanda de recursos, não seria prudente excluir a possibilidade de rusgas entre países pela exploração de recursos na Área.

2.3.2. Linhas de comunicação marítimas no Atlântico Sul

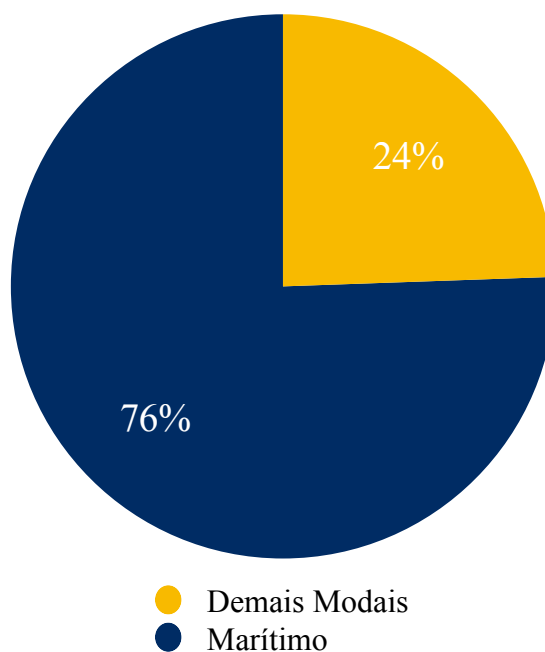
Outro aspecto econômico importante vigente no Atlântico Sul, são suas linhas de comunicação marítimas. Segundo Therezinha de Castro (1999), a região tende a uma crescente revalorização neste sentido, em decorrência das limitações dos canais de Suez e Panamá, devido ao aumento do número de embarcações e também de suas dimensões. Assim sendo, parte do fluxo mercante que outrora se dirigiria para esses atalhos artificiais volta a utilizar as rotas naturais de navegação. Em outras palavras, passam a transitar pelos Estreitos de Drake e Magalhães – rota Atlântico-Pacífico – e pela Passagem do Cabo – rota Atlântico-Índico.

Dados de 2017 da MB dão conta que entre as duas rotas anteriormente citadas, a última possui maior relevância, sendo responsável por operar 116 dos 370 navios que trafegam em curso internacional pelo Brasil. Contudo, há também aqueles que operam somente no Atlântico, conectando o Brasil à costa leste das Américas do Sul, Central e do Norte, à Europa e à África. Juntos, somam uma média de 246 embarcações/dia. Isto se reflete no comércio exterior brasileiro, que somou, somente através das vias marítimas, USD 171.122.259.272,00 em 2018 (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2019).

A título de comparação, o segundo modal mais utilizado pelo Brasil no mesmo período foi o aéreo, com USD 29.932.790.200,00, uma diferença de USD 141.189.469.072,00. Já em

relação ao volume total do comércio exterior brasileiro (USD 420.494.561.543,00), somente o modal marítimo corresponde a 76% do total, conforme ilustrado pelo gráfico 2 (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2019).

Gráfico 2 – Comércio exterior brasileiro em 2018 por via marítima



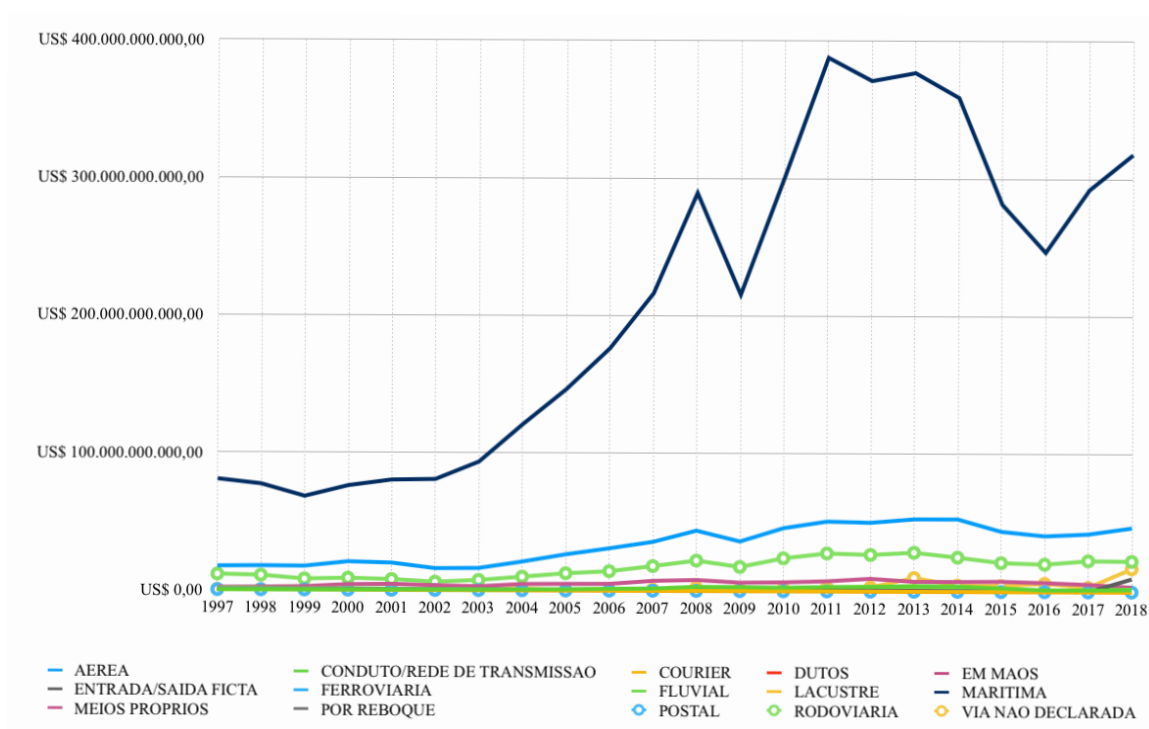
Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do MDIC. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral> Acesso em: 3 set. 2019.

Assim sendo, ao se observar o fluxo de exportações e importações do país, torna-se nítida a prevalência deste modal sobre os demais. Partindo dos dados disponíveis no sítio da internet do MDIC, foi possível fazer uma análise histórica do comércio exterior brasileiro e assim verificar a dimensão da importância do Atlântico Sul para o Brasil.

Esta, a qual é formada pela junção dos dados de importação e exportação, revela que o meio marítimo sempre teve preponderância entre todos os modais. Mais do que isso, permite observar o constante crescimento deste modal entre 1999 e 2008, quando sofre a primeira retração apreciável desde 1997. Entre os anos de 2009 e 2011, ocorre um novo período de crescimento, que não só recupera o volume perdido durante a depressão, como supera-o em USD 96.603.689.423,00 (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2019).

Nota-se também, que entre 2013 e 2016 houve uma retração das importações e exportações por via marítima, sem que isso, no entanto, se revertesse em crescimento para os demais modais. Desde 2016, o Brasil voltou a apresentar crescimento em seu comércio marítimo. Por fim, chama-se a atenção para a estabilidade dos demais modais durante todo o período. Os detalhes do quadro apresentado podem ser observados a seguir, no gráfico 3.

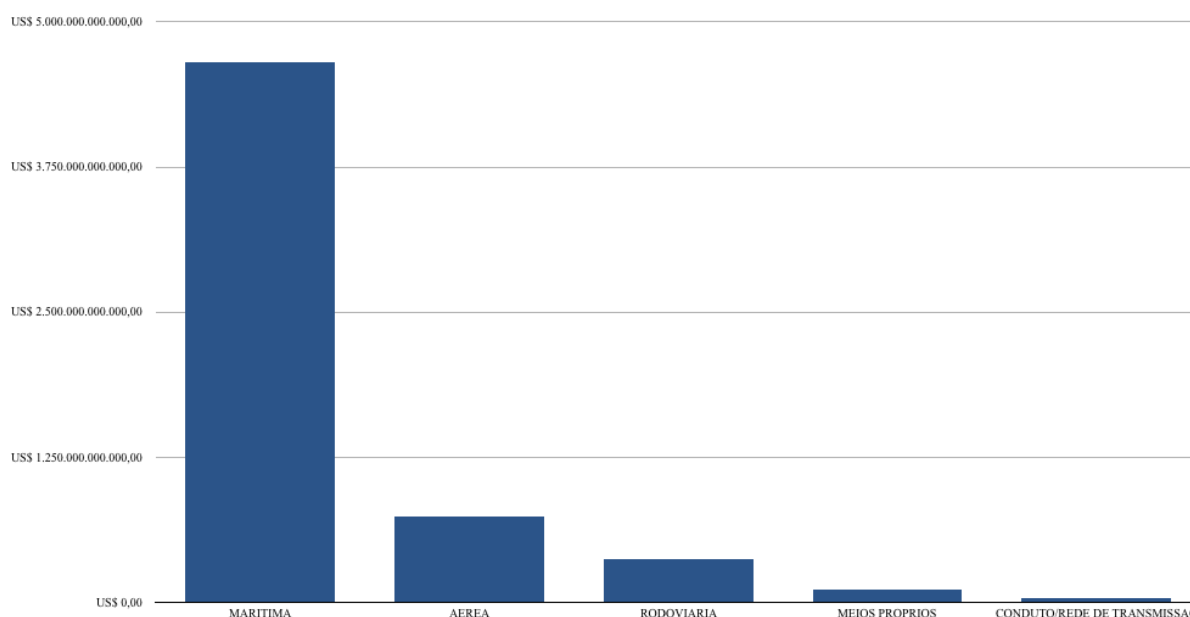
Gráfico 3 – Série histórica do total das importações brasileiras - 1997 a 2018



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do MDIC. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>
Acesso em: 3 set. 2019.

Tal primazia é reforçada pelo gráfico 4, que demonstra o somatório dos valores obtidos com exportação e importação dos cinco principais modais ao longo da série histórica. Nele se observa uma grande distância entre o modal marítimo e o aéreo, o segundo mais usado no comércio exterior brasileiro. Ao passo que o primeiro soma 4.652 trilhões de dólares, o outro atinge a marca de 742 bilhões, uma diferença na ordem de US\$ 3.9 trilhões.

Gráfico 4 – Volume total das exportações e importações brasileiras - 1997 a 2018



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do MDIC. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>
Acesso em: 3 set. 2019.

A análise destes dados e gráficos permite perceber, que ao longo dos últimos 21 anos (de janeiro de 1997 a dezembro de 2018), as linhas de comunicação marítimas têm sido nevrálgicas para o país, representando uma média de 77% do comércio exterior brasileiro. Uma quantidade ainda mais expressiva, quando comparada a dos demais modais: Aéreo - 12%; Rodoviário - 6%. Portanto, não é exagero dizer que o Brasil é dependente das linhas de comunicação marítimas e, conseqüentemente do Atlântico Sul.

Isso constitui uma inegável vulnerabilidade, sobretudo porque, como já dito anteriormente, a perturbação das LCM de um Estado que possui grande dependência destas, pode trazer resultados negativos, caso estas linhas de comunicação sejam perdidas. Mais além, esta situação é agravada, segundo Vidigal (2010), pelo baixo número de navios mercantes de bandeira brasileira em operação. Ainda segundo o autor, isto “[...] é uma verdadeira tragédia em termos estratégicos: no caso de guerra ou crise o país poderá ficar isolado do mundo com todas as conseqüências (sic.) daí decorrentes. Isso corresponde a um auto-bloqueio extremamente eficaz” (VIDIGAL, 2010, p. 13).

A vulnerabilidade decorrente da dependência das LCM que foi debatida de forma teórica no primeiro capítulo toma aqui forma, sendo um ponto de inflexão para o país, que

não pode ser ignorado. O fortalecimento da marinha mercante brasileira através da ampliação do número de embarcação com bandeira nacional, e uma melhor distribuição do comércio exterior brasileiro entre os modais disponíveis poderiam ser caminhos para a redução desta vulnerabilidade, bem como o fortalecimento do poder naval¹⁰². Acredita-se que com este tripé seja possível fortalecer o controle brasileiro sobre suas LCM, ao mesmo tempo que se estabelece uma melhor rede logística nacional e se reduz a dependência de um único modal.

De toda forma, a posição geográfica onde o Brasil se encontra, a distribuição da sua população – majoritariamente concentrada no litoral –, sua grande costa, a barreira natural formada pela floresta amazônica, dentre outros fatores, podem ser entraves à equidade do uso de modais no comércio exterior brasileiro. Assim sendo, a viabilidade do uso do tripé aqui proposto, requer estudos mais aprofundados.

Ainda assim, considerados os fatos apresentados, é mister para o Brasil que o seu entorno estratégico no mar permaneça seguro e constantemente observado pelas autoridades competentes.

2.4. Considerações preliminares

Pelo apresentado ao longo destas páginas, foi possível verificar que o Brasil carece de uma definição mais clara daquilo que se entende por seu entorno estratégico, posto que seus documentos de defesa apenas citam os elementos que o compõem, sem discriminar seus limites. Sem esta definição, analisar as ameaças existentes dentro desta região é impraticável, motivo pelo qual estabelecemos quais seriam os prováveis limites desta região, após análise de outros documentos e de outros pensadores.

Ao longo deste processo, já foi possível verificar a existência de uma vulnerabilidade – e mesmo uma potencial ameaça ao Brasil –, que é a Antártica. Aquela região se encontra sob a força do Tratado da Antártica até 2048, o que previne a disputa por territórios naquele continente, ficando este limitado à pesquisa científica. Contudo, como apresentado por Reis (2011) e Mattos (2014), já existem pleitos territoriais naquela região, sendo algum deles conflitantes.

¹⁰² Entende-se por fortalecimento do poder naval, todas as medidas que ampliem a capacidade operacional da MB como, por exemplo, o aumento do número de meios, ampliação do uso de tecnologia para vigilância e ganho de consciência situacional marítima.

Este é o caso da Argentina, do Chile e do Reino Unido, países cujas áreas pretendidas estão sobrepostas. Vale lembrar que essa tríade já esteve envolta em disputas por territórios austrais no passado, tendo uma delas evoluído para uma guerra em 1982. Naturalmente, um acontecimento passado não estabelece regra para acontecimentos futuros, mas serve para demonstrar o potencial conflitivo existente nesta sobreposição de territórios pleiteados. Por outro lado, a crescente demanda por recursos naturais, e a presença destes no continente antártico – sobretudo a água –, podem vir a constituir fator de conflito na região e consequente instabilidade para o Brasil em seu entorno estratégico.

Mais do que isso, a disputa naquele continente fere diretamente os interesses nacionais, uma vez que o Brasil também possui interesse nas riquezas da região, e que eventuais modificações no clima naquela localidade podem interferir no clima brasileiro, prejudicando a produção agrícola do país, por exemplo. Logo, é mister que o país permaneça atento às movimentações na Antártica, pois elas são um ponto de vulnerabilidade e uma potencial ameaça ao Brasil.

A mesma ótica pode ser aplicada aos grupos multilaterais formados por países majoritariamente sul-atlânticos. Este é o caso da ZOPACAS e da CPLP. Ambas, por si só não representam nem ameaça, nem vulnerabilidade ao país, mas a insipiência da forma como tratam a segurança da região, sim. Mesmo o Brasil, maior país do Atlântico Sul, demonstra tratar pouco da atividade, no que tange a este assunto. A ausência de programas de cooperação – mesmo as bilaterais – é um exemplo claro de como o processo de securitização do Atlântico Sul está enfraquecido.

A falha brasileira neste sentido abre espaço para que outros Estados passem a atuar dentro do EEB. É o caso da China, que vem fazendo vultosos investimentos na África por meio do seu projeto da Nova Rota da Seda. Assim, para beneficiar seu comércio e suas empresas os chineses investem em infraestrutura local, como o porto construído na Namíbia, por exemplo. Se considerarmos que aquele país africano possuía laços estreitos com a MB, podemos estar verificando uma perda do *softpower* brasileiro. Isto pode significar a perda da MB como força naval de referência para os países do oeste africano, enfraquecendo ainda mais os laços entre os dois lados do Atlântico e também do processo de securitização. Ademais, favorece uma maior penetração de potências extrarregionais no EEB, o que vai de encontro à pretenção da ZOPACAS.

Ainda na costa africana pode-se encontrar outro ponto de vulnerabilidade e mesmo de ameaça para o Brasil: o Golfo da Guiné. A região localizada no noroeste africano é rica em petróleo e gás, e é a principal zona de comércio do Brasil com a costa oeste da África, mas também é a principal área de pirataria existente no continente, superando o Chifre da África. Assim sendo, a violência ali presente põe em risco não só o tráfego marítimo, mas também o abastecimento energético dos EUA e da Europa, por exemplo, além do próprio Brasil.

Em função destas circunstâncias, observamos duas possíveis situações: a ameaça às linhas de comunicação marítimas brasileiras existentes naquela região, e a atuação de potências extrarregionais no Golfo da Guiné. A primeira é mais concreta e imediata, face ao fato de que a pirataria já ocorre e que navios brasileiros já operam naquelas rotas; já a segunda é uma possibilidade sem indícios concretos de realização, posto que as resoluções observadas indicam tão somente o reconhecimento do problema e deixam a cargo dos países da região, a sua resolução. Ainda assim, dada a importância energética da área, seria imprudente excluir a atuação estrangeira na região do rol de possibilidades.

Sobre isto, há de se ponderar que, a depender da forma como seja feita, ela pode beneficiar o Brasil ao conferir ao seu entorno estratégico uma maior estabilidade. Logo, não se pode afirmar que uma eventual atuação na região seria uma ameaça.

A presença estrangeira na África também se dá por meio de instalações militares. Naquele continente, países como França, EUA, Rússia e China se fazem presentes, contudo, efetivamente no EEB encontram-se presentes somente os militares dos EUA em Camarões (uma força com apenas 200 militares), e da França, que possui bases de presença no Gabão e no Senegal.

Já no lado americano do Atlântico Sul, há uma concentração mais forte de militares das potências extrarregionais. Além dos EUA e França, países cuja estrutura de suas bases, sobretudo as aéreas, lhes permitem projetar poder há longas distâncias em caso de necessidade, Holanda e Rússia se fazem presentes em alguma medida na região. Ao passo que a primeira possui uma força constabular no Caribe, não representando risco, neste momento, ao EEB; a segunda vem estreitando laços com a Venezuela. Consequentemente, sua presença militar na América do Sul e no Caribe tendem a crescer nos próximos anos, sobretudo se os russos lograrem a instalação de uma base aeronaval em uma das ilhas caribenhas da Venezuela.

Ainda sobre a presença extrarregional, verificou-se durante o estudo das ilhas insulares do Atlântico Sul, e das bases militares extrarregionais no EEB, alguns pontos que podem ser classificados como potenciais ameaças ao Brasil.

No que tange às ilhas, as principais instalações militares encontram-se nas extremidades do colar de pérolas britânico, uma vez que Ascensão e Malvinas/Falkland possuem bases aéreas capazes de operar aviões de todos os tipos. Consequentemente, ambas podem projetar poder não só no Atlântico Sul, como também nos continentes.

Já a parte central da cadeia de ilhas não possui qualquer instalação militar; contudo, o uso de aeronaves, como o F-35, a partir do aeroporto de Santa Helena, VANTS e baterias de mísseis podem permitir alguma capacidade de projeção de poder ao seu redor, o que pode comprometer a ligação leste-oeste na porção sul do Atlântico, tal qual o uso de drones marítimos e submarinos.

A julgar que o Brasil possui 77% de seu comércio exterior por via marítima, a possibilidade de interferência neste comércio, baseada em ilhas no meio do oceano, fatalmente expõe o país a riscos econômicos e de abastecimento. Sobretudo porque as bases as ilhas de Ascensão e Malvinas/Falkland possuem a capacidade para fechar as passagens entre o Atlântico Norte e o Sul e entre o Atlântico e o Pacífico, respectivamente.

Ademais, há ainda que se considerar, que aeronaves de longo alcance operadas a partir destas mesmas localidades poderiam atacar o território nacional. Uma das medidas defensivas para esta situação, seria o uso das ilhas oceânicas brasileira para defesa e alarme antecipado do território continental brasileiro. Infelizmente, estas não são usadas neste sentido o que constitui outra vulnerabilidade do país face às possíveis ameaças clássicas existentes em seu entorno estratégico.

Já no que tange à presença francesa, a base aérea de Caiena e a base naval das Antilhas são pontos de atenção para o Brasil. A existência de uma base aérea com pista longa nas proximidades nas fronteiras brasileiras, remete ao mesmo risco que Ascensão representa, só que com um agravado: a proximidade desta instalação permitiria uma penetração maior no território nacional. No que diz respeito à base naval, a capacidade de operação e fragatas confere à ela alguma capacidade de projeção de poder no EEB.

Por tudo isso, pode-se concluir que a presença de bases de potências extrarregionais no entorno estratégico do Brasil representa, em alguma medida, uma potencial ameaça clássica

ao país. Naturalmente, esta é uma análise pautada na capacidade de emprego destas estruturas existentes no EEB e não no cenário político atual, o que não sugere qualquer ameaça contra o país. Contudo, é sempre necessário aos estudos de segurança e defesa, ter em vista a possibilidade de mudança da conjuntura política, ainda mais se considerado que a região onde o Brasil se insere é rica em recursos necessários ao desenvolvimento dos países.

A seguir, o capítulo três faz uma análise similar da vulnerabilidades e ameaças encontradas na Amazônia Azul.

CAPÍTULO 3: AMAZÔNIA AZUL - RIQUEZAS, VULNERABILIDADES E POTENCIAIS AMEAÇAS

Que o mar é importante para o Brasil, já se sabe. Sua relevância está intimamente ligada com a integridade territorial do país¹⁰³, e mesmo antes, por ocasião da descoberta do território que hoje o constitui. Atualmente, sua relevância permanece, como visto no capítulo anterior, e no Brasil esta situação não é diferente.

As Águas Jurisdicionais Brasileiras, ou Amazônia Azul, é uma vasta região que precisa ser conhecida, explorada de forma sustentável, em prol do desenvolvimento nacional, e defendida. A despeito do país, viver em uma região pacífica, como aponta a PND, não se deve negligenciar os riscos à soberania nacional nem as vulnerabilidades existentes no mar.

No capítulo anterior foram discutidas as potenciais ameaças e vulnerabilidades encontradas no EEMnM, já neste, serão discutidas algumas das ameaças que podem acometer a Amazônia Azul, bem como algumas das vulnerabilidades identificadas ao longo da pesquisa.

As ameaças foram divididas em duas categorias: as clássicas, de modo a vislumbrar se há riscos para o Brasil, de um embate com outro Estado no mar e; as não clássicas, com objetivo de verificar a possibilidade da incidência de ações subestatais nas AJB. Convém esclarecer, que dado ao caráter genérico da expressão novas ameaças, optou-se por focar naquelas identificadas pela MB como vigentes no Atlântico Sul, e cujo combate pode ser atribuído à função primária de uma marinha.

Todavia, para que se possa discutir as potenciais ameaças à Amazônia Azul, é preciso que antes se estabeleçam duas coisas: a definição daquilo que se entende por Amazônia Azul a partir dos documentos oficiais e algumas das razões pela qual esta região é importante para o país e potencialmente cobiçada pelos demais Estados.

Assim sendo, no capítulo que se segue é dividido em quatro partes onde é apresentado o mar brasileiro, suas características, riquezas e os aspectos geopolíticos que o permeiam, além da identificação das potenciais ameaças existentes a este patrimônio, que se convencionou chamar de Amazônia Azul.

¹⁰³ De acordo com Vidigal (1985) a armada imperial foi de grande importância para a consolidação territorial do Brasil, atuando de modo suprimir algumas revoltas.

3.1. Amazônia Azul

Ainda que o termo seja uma nomenclatura recente, os seus contornos iniciais datam da década de 1980, por ocasião da consolidação da CNDM. A Convenção, entre outras coisas, estabeleceu as áreas de mar sob responsabilidade de cada Estado, dividindo-a em três regiões: o mar territorial (onde o Estado exerce plena soberania), a zona contígua (onde esta soberania é parcial) e a zona econômica exclusiva (onde os países detêm direito de exploração econômica). Somadas, atingem uma extensão de 200 milhas náuticas (MN), podendo chegar às 350 MN, a depender de estudos complementares da plataforma continental, feito pelos países interessados.

Foi a partir destas prerrogativas do direito internacional, que o Brasil consolidou os traços iniciais da área que viria a ser chamada de Amazônia Azul. Por força da ratificação do tratado, já naquele momento, o país integrou ao seu controle uma área de 200 MN de extensão, às quais, anos mais tarde, viriam a se integrar outras em decorrência dos esforços brasileiros no levantamento de sua plataforma continental, os quais seguem até hoje.

O primeiro pleito foi apresentado junto à Comissão das Nações Unidas em maio de 2004 e almejava incorporar 960 mil km² às AJB. Em 2007, a Comissão aprovou a incorporação de 770 mil km² (MARINHA DO BRASIL, 2019a). Os 190 mil km² restantes foram divididos em três áreas para novas pesquisas, sendo, a primeira delas, a região sul, submetida à ONU em abril de 2015, e aprovada em março de 2019 (MARINHA DO BRASIL, 2019a). Os pleitos referentes às regiões equatorial e oriental/meridional foram submetidos em setembro de 2017 e dezembro de 2018, respectivamente, e estão aguardando análise pela Comissão de Levantamento da Plataforma Continental (CLPC)¹⁰⁴. Vale ressaltar, que o pleito enviado em 2018 acresceu aproximadamente 1,2 milhões de Km² à área originalmente requerida, posto que passou a englobar a Elevação do Rio Grande (PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA, 2018).

Assim, consideradas as áreas aprovadas pela CLPC, a área marítima brasileira é de aproximadamente 4,38 milhões de km². No futuro, havendo o aceite dos pleitos em aberto, esta região poderá atingir a marca dos 5,7 milhões de km².

¹⁰⁴ Segundo informações da MB, o pleito da margem equatorial deve ser apreciado pela comissão em 2019, ao passo que se espera que a análise referente à margem oriental/meridional se dê em 2023 (MARINHA DO BRASIL, 2019a).

No entanto, pode-se observar uma discrepância entre aquilo que é aceito internacionalmente e aquilo que o Brasil declara ser sua área marítima, posto que o sítio da Amazônia Azul na internet, afirma que o país “[...] possui o direito de explorar uma extensa área oceânica, com cerca de 5,7 milhões de km²”, não fazendo qualquer menção ao fato de parte desta área ainda estar sob análise da ONU (MARINHA DO BRASIL, 2019c, n.p.).

Por outro lado, no sítio eletrônico dedicado ao LEPLAC, é facilmente observado que o Brasil não dispõe ainda de toda essa área marítima. Em suas palavras, “Com a inclusão da ERG [Elevação do Rio Grande] [...], a nossa Amazônia Azul passará a ter uma área de cerca de 5,7 milhões de km²” (MARINHA DO BRASIL, 2019a, n.p.).

Assim sendo, é possível verificar uma possível assimetria de informação entre dois órgãos da mesma entidade. Outra forma de observar a questão, é considerar que embora tenha ciência de que não dispõe plenamente de toda aquela área, o Brasil já considera a mesma como pertencente ao seu espaço marítimo, exercendo assim sua autodeterminação sobre a região ainda não acatada pela CLCP. Hipótese esta que ganha força pela não contestação por parte de outros Estados às pretensões brasileiras, o que, por sua vez, é facilitado pela distância que separa a Amazônia Azul da costa africana, evitando assim sobreposições de pleitos (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2019).

Todavia, a discussão desta questão excede os objetivos desta pesquisa. Assim sendo, é adotada a dimensão apresentada pela Marinha do Brasil no sítio eletrônico da Amazônia Azul, o qual por sua vez, considera a totalidade dos pleitos submetidos pelo país à CLPC.

É, portanto, dentro desta área geográfica, de aproximadamente 5,7 milhões de km², sob responsabilidade brasileira, onde se busca identificar as ameaças existentes às linhas de comunicação marítimas e aos recursos estratégicos nela existentes, cujas riquezas ainda hoje são incalculáveis (MARINHA DO BRASIL, 2019c). Daquilo que se tem conhecimento atualmente, as mais notáveis são as reservas de petróleo e gás natural¹⁰⁵ e os nódulos polimetálicos (MONTEIRO, 2011). Há de se falar também da biotecnologia gerada a partir dos organismos marinhos e do potencial turístico do mar brasileiro (BEIRÃO, 2018; BEIRÃO; MARQUES; RUSCHEL, 2018a).

A percepção destas duas características essenciais das AJB (dimensão e riqueza) levou Roberto Guimarães Carvalho – então comandante da marinha – a comparar esta área com a

¹⁰⁵ Hoje são extraídos do mar 85% e 75% da produção nacional de petróleo e gás natural, respectivamente (MARINHA DO BRASIL, 2019c).

floresta amazônica, em um artigo escrito para a Folha de São Paulo em 2004, onde cunhou o termo Amazônia Azul.

Em seu texto, além de comparar as duas áreas pertencentes ao Brasil, ressalta a importância das AJB para o país, e alerta também para a necessidade de proteger este patrimônio nacional antes que este seja ameaçado; isto porque

Toda riqueza acaba por se tornar objeto de cobiça, impondo ao detentor o ônus da proteção. Tratando-se de recursos naturais, a questão adquire conotações de soberania nacional, envolvendo políticas adequadas, que não se limitam a, mas incluem, necessariamente, a defesa daqueles recursos (CARVALHO, 2004, p. A3)

A preocupação de Carvalho com a preservação das riquezas da região contra a cobiça de outros Estados, também pode ser observada em outros autores, como Monteiro (2011), Bakker (2014) e Paiva (2015).

Outro ponto de destaque em sua argumentação, é a necessidade de políticas públicas para a região. Esta demanda não era nova quando Carvalho escreveu seu artigo, já tendo sido manifestada por Guimarães em 1986. Na ocasião, o autor salientava que o Brasil não é um Estado que se preocupe com o desenvolvimento, integração e administração do seu espaço marítimo, e sugeria que o governo proviesse uma solução para esta lacuna administrativa¹⁰⁶ (GUIMARÃES, 1986).

Mais recentemente, esta necessidade foi reiterada por Beirão, Marques e Ruschel (2018b, p. 79), os quais afirmam que ainda que o Brasil possua a Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM) desde 1974, “[...] a capacidade de governança exercida, dada a relevância estratégica do mar, merece ser ampliada”.

Os motivos pelos quais esses autores consideram a necessidade de ampliação desta governança, bem como quais são as riquezas e valores potencialmente ameaçados pelo desejo alheio, serão oportunamente tratados ao longo deste capítulo. Por ora, o que se pode observar das demandas aqui apresentadas, ao juntar em uma linha do tempo, os três relatos, é que o Brasil pouco progrediu nesta área com o passar dos anos. Contudo, o que exatamente existe na Amazônia Azul que justifica tanta preocupação e cuidado?

¹⁰⁶ O autor reconhecia a importância da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM), criada em 1974, contudo salientava que esta não era uma entidade de cunho administrativo.

3.2. As riquezas da Amazônia Azul

As riquezas existentes no mar e na Amazônia Azul já foram mencionadas diversas vezes ao longo desta pesquisa, assim como o fato de que sobre os recursos lá existentes (que ainda não são completamente conhecidos) recaí, segundo Monteiro (2011), a cobiça e o interesse estrangeiro. Essa perspectiva é, como também já visto no decorrer destas páginas, apresentada e sustentada por diversos autores, e até mesmo pelos documentos de defesa do país que se baseiam nessa premissa para, entre outros motivos, justificar a importância das AJB e a necessidade de protegê-la. Este intuito possivelmente contribuiu para uma maior consciência marítima do povo brasileiro, atenuando assim, a tarefa que a MB possui para justificar a necessidade de se gastar milhões em meios, suprimentos e pessoal.

A vinculação feita entre a Amazônia “verde” e a “azul”, proposta pelo almirante Guimarães Carvalho, provavelmente objetivava suprir esta lacuna. Seu texto, que foi publicado em linguagem simples e em um meio de grande circulação nacional, buscou demonstrar aos brasileiros, que no mar existe muito mais do que um grande deserto molhado ou uma área de recreação e lazer. Mesmo anos depois dessa publicação, um levantamento apresentado no livro "O Valor do Mar", de 2018, demonstra que há muito o que se galgar neste sentido, posto que o brasileiro ainda vê no mar sua zona de lazer, motivo este que justifica um olhar mais detalhado às riquezas existentes na Amazônia Azul, ainda que se incorra no risco de ser um pouco repetitivo.

Para fugir disto, busca-se discutir o assunto apresentando dados, e aprofundando nos fatores de maior relevância para o país: os recursos estratégicos retirados do mar; e as linhas de comunicação marítimas que nele operam – com foco para a cabotagem. Com isso objetivava-se demonstrar neste tópico, não somente quais são as riquezas existentes, mas também os dados inerentes a estes recursos e, sobretudo, os motivos que os tornam tão relevantes para o Brasil e para sua segurança.

Contudo, cabe dizer que existem outras percepções da importância do mar. O valor afetivo da população com o mar, é prova disso (BEIRÃO; MARQUES; RUSCHEL, 2018b). A estes valores, Beirão, Marques e Ruschel (2018b) atribuem a alcunha de intangíveis. Todavia, estes não integrarão a análise que feita neste capítulo. Tampouco será discutida a mentalidade marítima da população brasileira, servindo ela, tão somente de meio para orientar

o pensamento desta análise, posto que a percepção da importância do mar e dos recursos que ele abriga é crucial para justificar a necessidade de se combater as vulnerabilidades que serão apresentadas no tópico seguinte.

Outro aspecto que também não será abordado, é a dificuldade enfrentada pela MB para conscientizar a população da importância do mar. Este elemento, nesta pesquisa, é tão somente informativo e necessário para que se compreenda os motivos pelos quais é relevante demonstrar empiricamente a necessidade de se defender recursos tão necessários à vida nacional.

3.2.1. Recursos naturais

Como já dito, uma das principais riquezas da Amazônia Azul são seus recursos naturais. Mas o que exatamente se entende por essa expressão? Segundo Fonseca (1992, apud SENHORAS; MOREIRA; VITTE, 2009), recursos naturais são os elementos encontrados na natureza, que podem ser explorados economicamente. Estes podem ser ou não renováveis, e encontram-se divididos em quatro categorias: “[...] recursos minerais (minérios); recursos biológicos (fauna e flora); recursos ambientais (ar, água e solo); e recursos incidentais (radiação solar, ventos e correntes oceânicas)” (SENHORAS; MOREIRA; VITTE, 2009, p.3).

É sabido que o mar do Brasil detém recursos naturais em todas as esferas anteriores, motivo pelo qual é importante restringir a uma análise mais profunda, os elementos de maior importância para o país, como os recursos estratégicos. Estes são, segundo Rodrigues (2015), todos os recursos escassos e passíveis de exploração que são necessários à manutenção da atividade Estado.

Trazendo isso para o contexto brasileiro, é possível inferir que os recursos energéticos como petróleo e gás natural, a pesca e os minérios podem ser considerados como estratégicos. Outrossim, as atividades industriais, o transporte e alimentação da população se veriam em risco.

Não se sabe dizer se, pela presente definição, o potencial (sobretudo farmacológico) oriundo da biotecnologia marinha constituiria ou não um recurso estratégico. Se por um lado algumas descobertas já feitas apontam para um impacto na saúde da população, o que, de certa forma, faz da biotecnologia um elemento necessário à manutenção da atividade do

Estado, por outro não é conhecida a extensão deste impacto na sociedade, visto que, segundo Marques (2018), muitas dessas pesquisas ainda estão em desenvolvimento. Logo, não se pode mensurar com exatidão a capacidade desse recurso influir na atividade do Estado, e, portanto, opta-se por excluí-lo desta análise, que passa a focar-se no petróleo, no gás natural, nos minérios e na pesca.

3.2.2.1. Petróleo e gás natural

No Brasil, uma das mais notáveis explorações de recursos marinhos, é o petróleo. A produção petrolífera na costa brasileira, que teve seu início em 1977¹⁰⁷, hoje vislumbra a possibilidade de ser a quinta maior do mundo em 2030, segundo Décio Oddone, diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP) (BEIRÃO; MARQUES; RUSCHEL, 2018c; BORGES, 2019).

Todo esse crescimento é resultado direto da exploração do pré-sal. Em 2018, os 77 poços existentes nesta área foram responsáveis pela produção de 1,5 milhão de barris de petróleo por dia (PETROBRAS, 2019). A título de comparação, em 1984, 4.108 poços (distribuídos no mar e no continente) foram necessários para produzir 500 mil barris diariamente (PETROBRAS, 2019). Elemento este que pode demonstrar a capacidade importância da produção *offshore* no Brasil.

No entanto, a distância temporal que separa estes dois números, abre espaço para a intervenção de outras variáveis que poderiam ajudar a explicar essa diferença. O avanço tecnológico, por exemplo, poderia ser um desses fatores; a quantidade de reservas disponíveis, poderia ser outro. Logo, para dirimir essas possibilidades e estabelecer a real importância da exploração petrolífera ao largo da costa brasileira, serão observados os dados atuais disponíveis na ANP e na Petrobras, tanto da prospecção em terra quanto no mar. Em um segundo momento, é aprofundada a análise das atividades no mar com vistas a identificar a região e o campo mais relevante para o país. Área esta onde se concentra o estudo de potenciais ameaças.

¹⁰⁷ Data apontada por ser a ocasião da primeira produção comercialmente viável, contudo a primeira vez que se obteve alguma produção de petróleo no mar brasileiro foi em dezembro de 1954 (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2019).

Para a primeira fase desta análise apresentam-se os dados disponíveis no Painel Dinâmico de Produção de Petróleo e Gás Natural existente no sítio eletrônico da ANP. Deste painel foram extraídos os dados que compõem as tabelas e gráficos apresentados. Contudo, cabe esclarecer que esta não é a única fonte de dados que a Agência disponibiliza. Há no site, uma página intitulada “dados estatísticos”, de onde se extraem planilhas cujos números não coincidem nem com os apresentados no painel dinâmico e nem entre as diversas planilhas existentes naquela seção do sítio eletrônico.

Tal circunstância dificulta a interpretação dos dados. A escolha pelo uso dos dados disponíveis na tabela dinâmica se dá por este painel, por dispor de todos os dados consolidados em um único sistema, e coincidentes entre si.

Postas estas considerações, passa-se à análise da produção brasileira de petróleo.

Em 2018, uma média de 306,4 campos de produção (aos quais estão atrelados uma média de 7.517,5 poços) foram responsáveis pela produção de 31.039.004,48 de barris de petróleo (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2019). Destes, 29.702.071,98 foram prospectados no mar, e somente 1.336.932,51 o foram em terra (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2019). Este número chama a atenção para a importância do mar para a produção energética no Brasil, posto que demonstra a dependência do país desta modalidade de exploração. Contudo, a análise destes dados – que estão disponíveis na tabela 1, a seguir – revela alguns outros aspectos relevantes.

Tabela 1 – Produção de petróleo no Brasil em 2018

Localização	Mar			Terra		
	Período	Nº de campos	Nº de Poços	Produção de Petróleo	Nº de campos	Nº de Poços
1/2018	75	774	2.495.965,55	230	7250	119.227,89
2/2018	73	749	2.498.422,58	230	7025	118.922,72
3/2018	71	754	2.443.397,43	230	6905	113.902,15
4/2018	77	772	2.483.346,54	225	6823	113.381,26
5/2018	77	764	2.496.263,30	229	6814	111.192,57
6/2018	77	757	2.478.415,05	233	6783	111.430,02
7/2018	78	751	2.465.528,77	232	6795	109.600,37
8/2018	77	731	2.414.031,01	232	6794	107.714,91
9/2018	74	746	2.378.289,64	232	6774	107.434,18
10/2018	72	754	2.506.716,43	232	6713	107.415,42
11/2018	76	740	2.459.235,49	230	6650	108.157,10
12/2018	79	747	2.582.460,19	236	6677	108.553,92

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados da ANP. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMTcwZDU1ZGYtY2EzMC00MzhmLTllZjltOGE4NTU1NzA0ZGEwIiwidCI6IjQ0OTlmNGZmLTl0YTYtNGI0Mi1iN2VmLTEyNGFmY2FkYzIxMyJ9>. Acesso em 6 nov. 2019.

O primeiro deles, diz respeito à quantidade de campos e poços envolvidos na produção de petróleo no mar e na terra. Como é possível observar, a produção marítima de 2018 envolveu uma média de 75,5 campos produtores, aos quais estão ligados em média 753,2 poços. Juntas, essas instalações extraíram aproximadamente 2.475.172,6 de barris de petróleo por dia, em 2018. Já a produção em terra contou com uma média de 230,9 campos produtores aos quais estavam atrelados em média 6.833,5 poços de petróleo, obtendo a produção diária de aproximadamente 111.411,0 barris. Contrastando destes números pode-se verificar que:

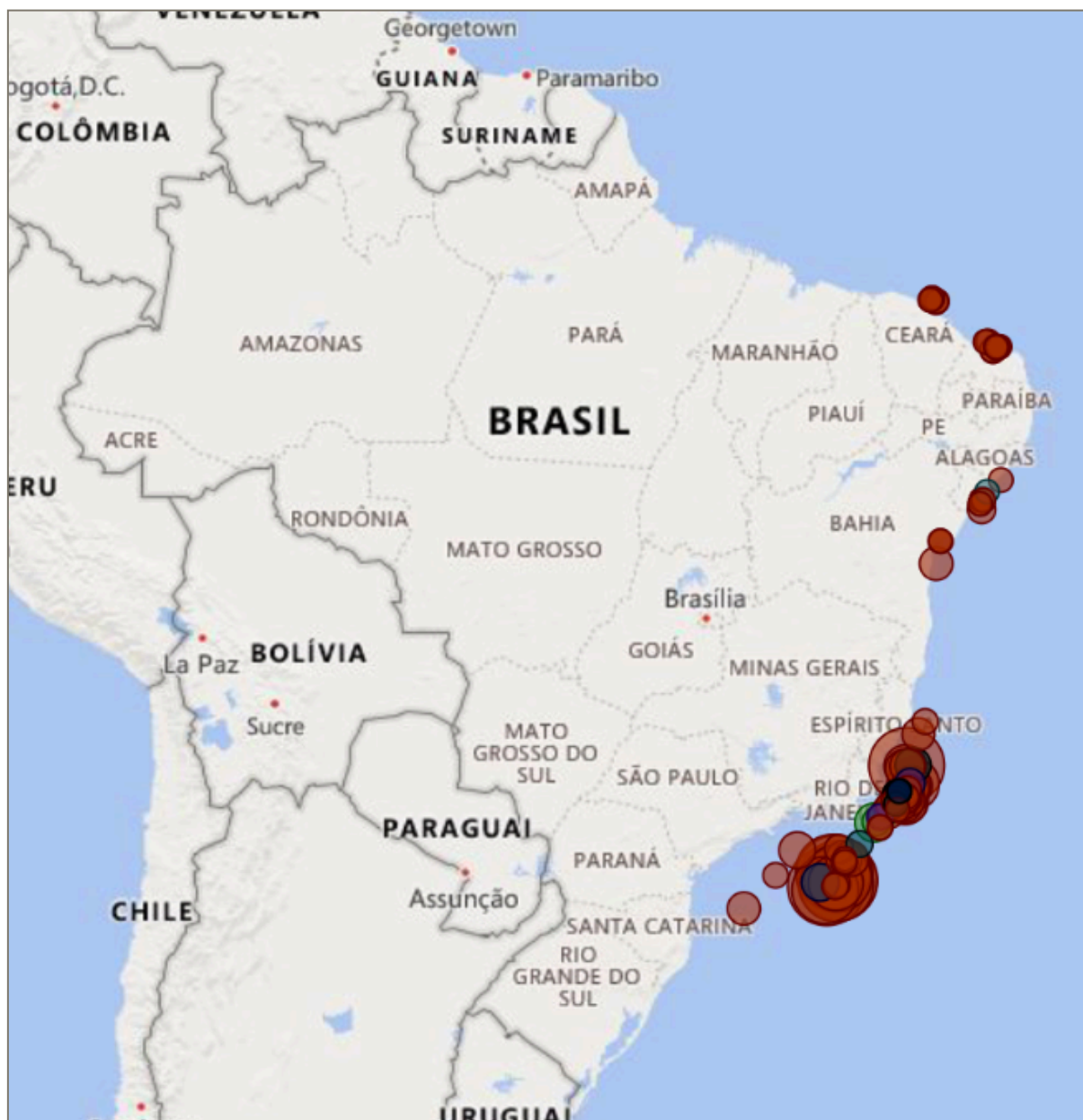
- a) A produção de petróleo no Brasil está dividida na seguinte proporção: 95,7% no mar, e 4,3% em terra;
- b) Em média, os campos de produção no mar, em comparação aos seus pares em terra, possuem um volume de produção 67,9 vezes superior.

Ainda que os dados apresentados se refiram a 2018, desde janeiro de 1982, a produção no mar supera a terrestre (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2019). Naturalmente, naquela época, a distância da produção não era tão grande quanto a que se nota hoje, no entanto, a crescente que ali se iniciou é significativa, já que, cada vez mais, o Brasil passou a ser dependente do mar no que diz respeito à sua produção petrolífera.

Esta produção está distribuída ao longo de todo o litoral brasileiro, entre o litoral do Ceará e Santa Catarina, conforme ilustrado pelo mapa 5, a seguir. Nele, é possível verificar, que a maior concentração da produção nacional está localizada em frente às costas dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo, região esta que se insere no polígono do pré-sal. Somente os campos desta região respondem por 55,2% da produção nacional e a 57,7% da produção realizada no mar (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2019). Assim, temos que aproximadamente 6/10 de todo o petróleo produzido no Brasil encontra-se em uma área de pequena extensão, se comparada à dimensão da Amazônia Azul.

Estes fatores (quantidade de produção e concentração de instalações petrolíferas) aliados ao caráter estratégico deste recurso, são os motivos pelos quais o pré-sal deve ser visto como área prioritária de defesa, afinal a END determina a defesa proativa das plataformas como um dos focos do PN. Portanto, fica estabelecido o pré-sal como área focal desta pesquisa, no que diz respeito à verificação das ameaças ao petróleo, que serão analisadas em momento mais oportuno.

Mapa 4 - Distribuição da produção petrolífera brasileira por instalação (2018)



Fonte: AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2019. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMTcwZDU1ZGYtY2EzMC00MzhmLTllZjltOGE4NTU1NzA0ZGEwIiwidCI6IjQ0OTlmNGZmLTl0YTUyNGI0MiIiN2VmLTEyNGFmY2FkYzkyZkxkMyJ9>. Acesso em: 6 nov. 2019.

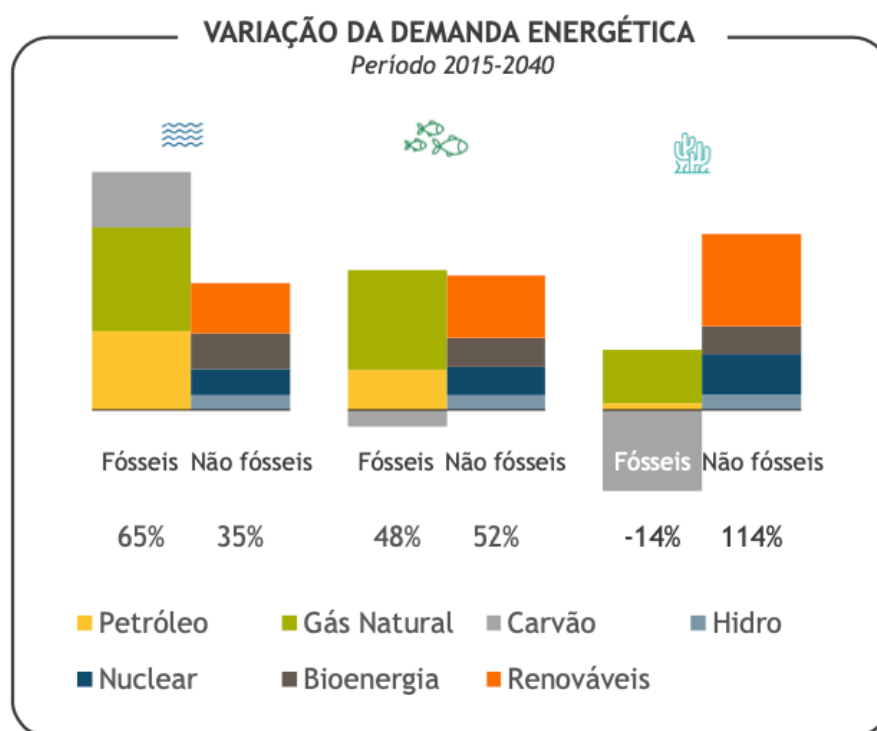
Outro elemento estratégico que tem grande prospecção no mar, e cuja produção está atrelada ao petróleo, é o gás natural. Para esta fase da análise dos recursos estratégicos de cunho energético, é usada a mesma metodologia apresentada no princípio da discussão acerca do petróleo.

Ao se olhar para a totalidade da produção de gás natural no Brasil, pode-se observar um quadro similar àquele que foi visto com o petróleo. Assim como ele, a produção de gás

natural se dá em terra e no mar, sendo neste último onde há a maior extração deste elemento. Em 2018, 80,41% de toda a produção nacional se deu naquele último ambiente, e daquele total, 60,3% correspondem ao gás natural extraído do pré-sal. Assim sendo, tem-se que o pré-sal é responsável por 51,44% da produção nacional (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2019). O resultado obtido em 2018 segue sua tendência em 2019. Tomando por base, os dados disponíveis até o momento em que esse texto é escrito, o mês de menor atividade no mar foi junho, quando 80,8% da produção nacional de gás natural se deu naquele ambiente (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2019).

Esta tendência de alta é confirmada pela Petrobras, tanto para o petróleo como para o gás natural. Em seu plano estratégico para 2040, a empresa projeta aquilo que considera que será a demanda para as fontes de energias no período compreendido entre 2015 e 2040, conforme o gráfico 5, que se segue.

Gráfico 5 – Variação da demanda energética



Fonte: PETROBRAS, s.d. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/pt/quem-somos/plano-estrategico/plano-de-negocios-e-gestao/>. Acesso em: 10 jul. 2019.

Nele, a empresa projeta três diferentes cenários de transição das fontes de energias fósseis para as não fósseis. Estes, que podem ser observados da esquerda para direita,

representam uma transição lenta, moderada e acelerada. O que chama a atenção, é que em todos os cenários, o gás natural desponta como a maior demanda entre as energias fósseis, sendo seguida pelo petróleo. Consequentemente, pode-se inferir, que em um cenário próximo, no que tange aos recursos fósseis, o gás natural será cada vez mais relevante para o Brasil e para o mundo, o que por sua vez conduz a uma situação dual.

Se por um lado, deter grandes reservas de ambos os recursos, é interessante para o desenvolvimento nacional e concorre para o crescimento da economia azul – conforme salientam Beirão, Marques e Ruschel (2018) –, por outro, suscita ao país, a necessidade de proteger este recurso, o que pode ser feito com o reaparelhamento da Marinha previsto nos programas estratégicos da MB¹⁰⁸.

Afinal, como já demonstrado ao longo desta pesquisa, há um alinhamento entre os autores que estudam segurança que recursos podem levar a disputas, dada a relação existente entre a sua demanda e seu caráter excesso. Assim sendo, países como o Brasil, que detêm em seu território, recursos naturais que fomentam seu crescimento e desenvolvimento podem se ver às voltas com a cobiça de Estados que igualmente necessitam dessas fontes energéticas, porém não dispõem de produção suficiente para suprir a sua demanda.

Naturalmente, no cenário atual, esta diferença entre países com grande produção e aqueles com produção deficitária é solucionada através do comércio internacional. Contudo, nem por isso o Estado brasileiro deve ficar desatento à proteção desses bens nacionais. Logo, um cenário onde estes elementos estejam em risco, deve ser sempre considerado, bem como quais são as potenciais ameaças que podem afetá-los.

Face a esta situação, onde o petróleo é vital para o país e está concentrado em uma única região, é preciso investir na defesa da área. Hoje, o CISMAR exerce monitoramento do tráfego marítimo da região, mas, além disso, seria relevante um foco na presença física e ostensiva da MB na região, através de patrulhamento por navios, drones e aeronaves, por exemplo. O fato de haver abundância destes recursos, próximo à principal concentração de

¹⁰⁸ Constituem os programas estratégicos o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), que já lançou ao mar um submarino na classe Scorpene BR e pretende a incorporação de outros três submarinos dessa classe e de um submarino nuclear; o Programa Nuclear da Marinha (PMN) cujo objetivo é dominar a tecnologia necessária ao ciclo de produção de energia nuclear, de modo a auxiliar no objetivo da obtenção do submarino nuclear; o Projeto de Míssil Anti-Navio de Superfície (MANSUP) que almeja o desenvolvimento de um míssil anti-navio com tecnologia autóctone; Projeto-Piloto do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (PP-SISGAAz) cuja missão é controlar as AJB e a área SAR sob responsabilidade do Brasil, com vistas ampliar a consciência situacional marítima brasileira; e Programa "Classe Tamandaré" o qual almeja a construção no país de quatro corvetas desta classe (MARINHA DO BRASIL, 2020).

meios da MB, facilitaria essa abordagem que, contribuiria para a dissuasão de intentos contra essas instalações, que podem se vir sujeitas às ameaças de outras potências e de grupos terroristas, entre outras, como se verá mais adiante.

Assim sendo, para que se possa melhor definir essas ameaças, se faz necessário estabelecer uma região a ser estudada. Assim como no caso do petróleo, a escolha se dará pela significância da produção de uma determinada área e, tal qual na prospecção daquele recurso, o local com maior produtividade de gás natural é o pré-sal, notadamente na bacia de Santos.

3.2.1.2. Minérios

Assim como o petróleo e o gás natural, os minérios são elementos importantes para o país, tendo aplicações em diversos segmentos da economia, contribuindo para o seu desenvolvimento. São exemplos de seus usos os siliciclásticos¹⁰⁹, na construção civil, os carbonáticos¹¹⁰, como fertilizantes, para a agroindústria e o ferro, com ampla aplicação industrial, como, por exemplo, na confecção do aço (CAVALCANTI, 2011).

O ferro ainda desponta como um dos principais minérios exportados pelo Brasil, assim como alumínio, cobre, cromo, estanho, manganês, nióbio, níquel, ouro, vanádio e zinco. Juntos, representaram 99,6% do comércio de minérios metálicos em 2017, gerando uma receita R\$ 88,5 bilhões (MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019a).

No entanto, quando analisada a exploração mineral no Brasil, o que se observa é que o mar, a despeito de possuir grande potencial, possui uma participação diminuta. Isto é o que se pode constatar a partir da verificação dos dados do Sistema de Informações Geográficas da Mineração (SIGMINE), da Agência Nacional de Mineração (ANM), os quais encontram-se consolidados na tabela 2, a seguir.

Cabe ressaltar que, embora o órgão classifique todas as áreas de mineração existentes no arquivo pesquisado como pertencentes à plataforma continental brasileira, verificou-se que

¹⁰⁹ Siliciclásticos ou granulados litoclásticos são areias e cascalhos provenientes do continente que se depositam na plataforma continental e que são trabalhados pela ação do mar. Além da areia e do cascalho também podem conter outros minerais como feldspatos, zirconita, rutilo, ilmenita, entre outros. Possuem baixo valor agregado o que implica que a sua extração seja feita próxima a costa, de modo que seja economicamente viável (CAVALCANTI, 2011).

¹¹⁰ “Os granulados bioclásticos ou carbonáticos marinhos são areias e cascalhos inconsolidados constituídos por algas calcárias, moluscos, briozoários, foraminíferos bentônicos e quartzo” (CAVALCANTI, 2011, p.23).

parte delas se encontram, na verdade, no litoral, umas vezes abrangendo áreas de terra e mar, e outras somente de terra. Estas regiões se encontram na coluna “Terra”.

Outro aspecto que deve ser observado é que os dados da ANM não contemplam as pesquisas em curso na Elevação do Rio Grande, região onde o Brasil realiza pesquisas acerca das crostas ferromanganesíferas (INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY, 2019c). Acredita-se que esta informação não tenha sido considerada pela ANM, porque o Brasil ainda não havia incorporado a Elevação do Rio Grande à Amazônia Azul quando iniciou suas pesquisas naquela localidade. Ademais, tanto o pleito quanto a autorização de pesquisa foram feitos à ISBA, entidade internacional responsável por autorizar atividades na área antes de sua incorporação às AJB.

Tabela 2 – Títulos minerários na Amazônia Azul

	Mar	Terra	Total
Requerimento de Pesquisa	136	13	149
Autorização de Pesquisa	227	77	304
Direito de Requerer Lavra	21	4	25
Requerimento de Lavra	18	25	43
Concessão de Lavra	11	6	17
Disponibilidade	2	5	7
Requerimento de Licença	-	3	3
Licenciamento	-	1	1
Total	415	134	549

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados da Agência Nacional de Mineração. Disponível em: <http://www.anm.gov.br/assuntos/ao-minerador/sigmine>. Acesso em: 14 nov. 2019.

Tomando os dados da tabela por base, é possível agrupá-los em duas categorias essenciais: pesquisa e lavra. Desta forma, temos que dos 549 registros da ANM na PC brasileira, 453 são voltados à pesquisa e 85 à lavra. Se considerarmos as áreas que efetivamente estão no mar, tem-se que 50 dos 415 registros são dedicados à lavra, sendo que somente 11 tem autorização para produção efetiva. Mesmo se considerada a produção feita em área litorânea, o total de concessões de lavra passa para 17, número baixo se comparado ao total de 549.

Destas 17 zonas de exploração mineral existentes na plataforma continental brasileira, segundo classificação da ANM, 14 são destinadas à produção de calcário, 1 à de argila e 2 à de areia, conforme disposto na tabela 3, a seguir.

Tabela 3 – Minerais explorados na plataforma continental brasileira

	Mar	Terra	Distribuição por Estado	Total
Calário	10	3	MA (6); BA (4); PE (2); PB (1)	13
Calcário Conchífero	1	-	ES (1)	1
Argila	-	1	PE (1)	1
Areia	-	2	SC (2)	2
Total	11	6	-	17

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados da Agência Nacional de Mineração. Disponível em: <http://www.anm.gov.br/assuntos/ao-minerador/sigmine>. Acesso em: 14 nov. 2019.

Por estes dados, verifica-se que a produção brasileira que se dá efetivamente no mar está quase completamente voltada à exploração de calcário. Mais do que isso, tem sua concentração no nordeste brasileiro, com destaque para o Maranhão. Este predomínio do nordeste também é verificado quando observada a totalidade das explorações do país no mar, segundo a classificação da Agência Nacional de Mineração. Das 17 áreas de exploração 14 estão naquela região, uma no sudeste e duas no sul do país.

No que diz respeito à produção destes campos, não se localizou o volume produzido por cada um deles, mas sabendo que os minerais produzidos por eles pertence à classe dos minerais não metálicos, cuja produção correspondeu, em 2018, a 20% de toda a produção de minério do Brasil (MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019a), é possível inferir que o volume extraído não impacta significativamente no total da produção brasileira. Portanto, é possível afirmar que a participação do mar brasileiro nesse tipo de exploração é baixa.

Isto se dá muitas vezes pelo não desenvolvimento de uma indústria de mineração marinha no Brasil, talvez porque a exploração de minérios no mar não é, muitas vezes, economicamente viável em função das necessidades específicas que o meio exige, como o desenvolvimento de tecnologia para mineração submarina e mão de obra especializada, por exemplo, além da falta de uma legislação específica (CAVALCANTI, 2011).

Por outro lado, a quantidade de áreas de pesquisa é considerável, fazendo com que a colocação de Cavalcanti em 2011, permaneça atual. Segundo a autora, a mineração no mar é um recurso futuro. Preceito este reafirmado por Beirão, Marques e Ruschel em 2018 (BEIRÃO; MARQUES; RUSCHEL, 2018c).

3.2.1.3. Recursos vivos

Dentro da classe dos recursos vivos existentes na Amazônia Azul, é possível destacar duas vertentes: a científica e a econômica. Na primeira, destacam-se as pesquisas que podem e são feitas a partir dos organismos vivos existentes no mar brasileiro, e na segunda são incluídas todas as atividades vinculadas à estes mesmos organismos, cuja finalidade é a geração de renda.

No que tange às pesquisas com organismos marinhos, o Brasil demorou para ingressar neste segmento, de onde hoje, no mundo, já se extraem usos para a saúde, cosméticos e agricultura (BEIRÃO; MARQUES; RUSCHEL, 2018a). Ainda assim, a produção brasileira na área é grande, e a extensão do mar brasileiro é “[...] um vasto campo de pesquisa em potencial” (BEIRÃO; MARQUES; RUSCHEL, 2018a, p. 172). Por outro lado, ainda que seja evidente que a fauna marinha tem importância para o país, o fato de ser uma fonte de riqueza futura e potencial, enseja a não abordagem deste aspecto nesta pesquisa.

Desta maneira, o foco a ser dado nesta parte da seção, será para a pesca na costa brasileira. No entanto, é válido mencionar que há dificuldade para a obtenção dos dados referentes à pesca no Brasil. De acordo com o Ministério da Agricultura, o último boletim estatístico foi emitido em 2011. Tentou-se contato com o Ministério para obtenção de dados mais atualizados, porém não foi obtida resposta até o encerramento desta pesquisa.

Diante desta situação, a análise que se segue sobre a pesca na Amazônia Azul será baseada no referido boletim, e em dados avulsos obtidos através de outras fontes como o sítio eletrônico da Amazônia Azul e a Associação Brasileira de Aquicultura. Desta forma tentou-se compor o melhor quadro possível para que se pudesse observar a dimensão da pesca e da sua relevância para o país.

De acordo com o boletim emitido pelo governo em 2011, naquele ano o Brasil produziu 1.431.974,5¹¹¹ toneladas de pescado (MINISTÉRIO DA PESCA E AQUICULTURA, 2011). Este montante é o somatório da pesca extrativista com o cultivo (ambas considerando as modalidades marítima e continental) e está distribuído, conforme demonstra a tabela 4.

Tabela 4 – Produção de pescado em 2011 por modalidade (t /%)

	Marinha		Continental		Total
Pesca Extrativista	553.670,0	38,66%	249.600,2	17,43%	803.270,2
Aquicultura	84.214,3	5,88%	544.490,0	38,02%	628.704,3
Total	637.884,3	44,55%	794.090,2	55,45%	1.431.974,5

Fonte: Elaborado pelo autor, a partir dos dados do Ministério da Pesca e Aquicultura. Disponível em: http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/biblioteca/download/estatistica/est_2011_bol_bra.pdf. Acesso em: 19 nov. 2019.

Dentro deste cenário, é possível verificar que naquele ano a participação do mar na produção pesqueira era pouco menor que a metade de toda a produção de pescado no Brasil. Nota-se também que, individualmente, a pesca extrativista marinha é a maior produtora,

¹¹¹ O documento aponta que o valor da pesca foi de 1.431.974,4 toneladas, porém ao fazer o somatório dos dados detalhados fornecidos no próprio boletim, verificou-se que o número correto seria 1.431.974,5, sendo este adotado como referência para esta pesquisa.

sendo seguida de perto pela aquicultura continental. Já a aquicultura marinha ocupa a última colocação com apenas 5,88% do total produzido.

Segundo apuração de Beirão, Marques e Ruschel (2018d), a produção pesqueira de 2017 foi de 1.560.000 toneladas, sendo 790 mil na aquicultura e 770 mil na extrativista (530 mil em água salgada e 240 mil em água doce). Ainda que não forneçam o detalhamento da aquicultura, informam que esta modalidade deve crescer, em média, 8% ao ano, ao contrário da pesca extrativista, que tem previsão de permanecer estável. Mais ainda, advertem que a maricultura, modalidade de aquicultura feita no mar, é incipiente no país.

A apreciação das informações trazida por eles, permite concluir que houve uma retração na pesca extrativista, sendo a maior perda na produção marinha. Isto contraria a previsão de estabilidade e denotaria uma redução na importância do mar para a pesca no país.

No entanto, o sítio eletrônico da Amazônia Azul afirma que 45% da produção brasileira de pescado vem das AJB, número muito próximo ao observado em 2011, quando considerada a soma da pesca extrativista e aquicultura marinhas. Infelizmente, o sítio não oferece detalhamento deste percentual, o que não permite aferir se seu cálculo usou os mesmos parâmetros. Mais do que isso, não fornece o ano ou período a qual esse número se refere, dificultando ainda mais a análise da informação.

De qualquer forma, sabe-se que a aquicultura tende a crescer no país, seguindo a tendência mundial de substituição da pesca extrativista pela pesca de cultivo, e que a maricultura é pouco explorada. A isto se soma a pequena biomassa existente na Amazônia Azul (posto que não é rica em nutrientes), a baixa demanda de pescados para consumo (ao passo que o consumo anual médio de carne bovina é de 27 kg por pessoa, o de peixe é de 9 kg) e que o Brasil necessita importar pescados para seu consumo doméstico (CASTRO, B. Et al, 2017; PEIXE BR, 2018; FORMIGONI, 2019).

De posse destes dados, é possível concluir que há uma tendência para o crescimento do cultivo continental, que hoje já representa mais da metade da produção nacional de pescado, confirmando o cenário observado em 2011. Ato reflexo, cada vez mais o mar tende a ter um papel menor neste segmento da economia. Aspecto este auxiliado pela existência de uma pequena biomassa que se traduz em uma pequena quantidade de peixes na ZEE brasileira, segundo Castro B. et. al (2017).

Isto, no entanto, não quer dizer que a pesca extrativista marinha não tenha como se expandir. A pesca no Brasil é essencialmente artesanal e conseqüentemente, há muita perda nessa produção (BEIRÃO; MARQUES; RUSCHEL, 2018d). Assim sendo, um aprimoramento nas técnicas de pesca e na tecnologia utilizada, possivelmente contribuiriam para um incremento da produtividade.

No entanto, essa possibilidade de crescimento da pesca marinha não só não é concreta, como está no campo dos acontecimentos futuros. Haja vista que a pesquisa se desenvolve em torno das potenciais das ameaças existentes na Amazônia Azul no tempo presente, não será levada em conta a possibilidade de expansão da produção marinha. Ademais, cabe dizer que a pesca no Brasil possui hoje maior relevância social do que econômica (BEIRÃO; MARQUES; RUSCHEL, 2018d). De qualquer forma, não se deve olvidar a proteção destes recursos contra a sobrepesca, pesca ilegal, poluição dos mares, entre outras ações que podem pôr em risco esta riqueza natural da Amazônia Azul.

Quanto à necessidade de importação de pescado, é possível entender que o país não produz pescado em quantidade suficiente para atender à necessidade do consumo interno, que já é baixo¹¹², ou que não produz no país o(s) tipo(s) de pescado mais demandados pela população. Seja qual for o caso, isto reforça a concepção de que a pesca no Brasil não possui grande valor econômico. O que encontra eco no saldo deficitário da balança comercial brasileira neste segmento (BEIRÃO; MARQUES; RUSCHEL, 2018d).

Todavia, o fato de que o consumo de carne vermelha é três vezes superior ao de pescado atenua um possível impacto negativo desse saldo negativo, sob o aspecto da segurança. Isto porque, dado ao grande consumo de carne vermelha, pode-se afirmar que no ramo de proteínas, o Brasil não é dependente de importações. Conseqüentemente, não ameaça a segurança alimentar do país, sobretudo se considerada também a grande produção de alimentos (além da carne vermelha) que há na porção continental do território brasileiro.

Contudo, isto não significa dizer que não há ameaças à pesca no Brasil. No passado, o país já se viu em situação de crise em decorrência da pesca ilegal, no episódio que ficou conhecido como Guerra da Lagosta. Recentemente, no final de 2018, um pescador chinês que pescava atum ilegalmente nas proximidades de Fernando de Noronha abalroou uma

¹¹² Como apresentado anteriormente, o consumo anual médio de pescado pelos brasileiros é de 9 kg por pessoa, todavia o consumo recomendado pela FAO é de 12kg por pessoa e a média mundial é um consumo de 20 kg per capita (PEIXE BR 2018).

embarcação brasileira que também pescava na região (MESQUITA, 2018). Assim sendo, é importante para a manutenção da soberania nacional e preservação das reservas de pescado existentes na Amazônia Azul que o país se mantenha vigilante às ações ilícitas de pescadores, nacionais e estrangeiros.

3.2.2. Riquezas não naturais

Não só as riquezas naturais estão presentes na Amazônia Azul. Para além delas existem as chamadas riquezas não naturais, que nada mais são do que o uso do mar para atividades humanas (que não estejam vinculados com a extração ou exploração de recursos naturais) com fim lucrativo. Dentre essas atividades, duas podem ser listadas com destaque: a exploração turística; e a exploração comercial.

A primeira forma evoca um caráter dual, ao aliar o aspecto psicológico (a percepção do mar e do litoral como área de lazer) com o econômico. Já a segunda objetiva o uso do mar como via de transporte de carga de um local ao outro do país através de navios. A seguir, estas duas modalidades são analisadas de modo a verificar sua importância para o país, sob o viés econômico.

3.2.2.1. Turismo no mar

O mar brasileiro também é explorado de maneira turística. Além de passeios locais realizados por escunas e saveiros, há a indústria dos cruzeiros marítimos. Por seu caráter industrial e, operando grandes navios, a maioria em cabotagem, na costa brasileira, o foco que será dado nesta seção será nesta modalidade de turismo no mar.

Sua presença nas águas brasileira encontrou seu ápice na temporada de 2011/12, com 805.189 turistas (FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, s.d.). Em 2018/19 esse número retraiu para aproximadamente 462 mil passageiros, que geraram um impacto econômico total¹¹³ de 2.083 bilhões de reais (SERPA, 2019).

¹¹³ Entende-se por impacto econômico total, o somatório dos gastos diretos e indiretos feitos pelas armadoras e pelos passageiros. Não entram nesses cálculos, os gastos com a compra dos pacotes de viagem nem aqueles realizados a bordo.

A despeito de ser uma soma considerável, nem de perto chega ao impacto econômico trazido pelas demais riquezas no mar, como o petróleo, o gás natural, os minérios e a cabotagem. Todavia, convém ressaltar que há no país, espaço para o crescimento deste tipo de atividade (TIEGHI, 2019). A própria diferença de número de passageiros percebida entre as temporadas de 2011/12 e 2018/19 denota este fator.

Contudo, para a finalidade deste trabalho, o impacto econômico é tão somente uma das variáveis. Por ela é possível verificar se algum impacto nas atividades avaliadas se desdobraria em potenciais riscos à soberania brasileira, à sua segurança e à sua integridade. Logo, por essa perspectiva é perceptível que o setor de cruzeiros marítimos, não parece ter alcance econômico suficiente para gerar quaisquer impactos a qualquer um desses itens.

Por outro lado, por se tratar de um meio de turismo que lida diretamente com capital humano, é interessante que se dedique algum estudo à vulnerabilidade desse tipo de embarcações a ataques. Isto porque, é notório que grandes sequestros ou ataques à locais com grande aglomeração de pessoas têm o poder de impactar a opinião pública, haja vista as repercussões das ações terroristas. O uso midiático por essas organizações faz difundir suas mensagens e também tem o poder de amplificar o medo e o terror de uma ação local para um alcance muito maior, quiçá global.

Os atentados de 11 de setembro de 2001 são exemplo desta conduta. Através uma ação pontual na cidade de Nova Iorque que espalhou medo e terror na região, o mundo conheceu através da mídia, os ideais da AlQaeda e levou às restrições e ampliações na segurança aeroviária (VINHOLES, 2019).

Trazendo isso para ações com navios de cruzeiro, é possível deduzir que ações não necessariamente terroristas, que impactem essas embarcações, expondo seus passageiros ao perigo, atrairão a atenção da mídia e gerando implicações econômicas, sociais e diplomáticas para o governo brasileiro. Além de expor vulnerabilidades no sistema de cabotagem brasileiro, quer seja no mar, ou nos portos e terminais.

Naturalmente, quaisquer navios em cabotagem estão sujeitos a este tipo de ameaça, que serão tratadas mais a frente em tópico próprio, quando forem discutidas as ameaças à cabotagem. Por ora, basta que se diga que, no Brasil, não há registro de quaisquer incidentes de segurança envolvendo navios de cruzeiro.

3.2.2.2. Cabotagem no Brasil

Em um país com uma linha de costa de 9.200 km, e detentor de uma vasta área marítima, seria natural supor que a cabotagem fosse um modal bastante explorado. Entretanto, os fatos contradizem a lógica, e mostram que o principal modal utilizado pelo Brasil é o rodoviário, com 61,1% das cargas transportadas (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2019a). A cabotagem por sua vez, representa somente 2,11% do mercado de transportes brasileiro¹¹⁴.

A despeito de tal situação, a cabotagem no Brasil tem demonstrado que tem potencial para crescer. Isto é o que revela a análise dos dados estatísticos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), entre 2017 e o primeiro semestre de 2019. Segundo as informações da agência, em 2017 a cabotagem movimentou 221,8 milhões de toneladas, aproximadamente 20,42% de todo o comércio marítimo brasileiro; em 2018 foram 231.065.376 toneladas, ou 18,89% do total (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2017, 2019a). Um crescimento de 9,26 milhões de toneladas ou 4,18%¹¹⁵. Já em 2019, os dados do primeiro semestre demonstram que a cabotagem 113 milhões de toneladas (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2019b).

Naturalmente bons retornos no passado não são garantia de crescimento futuro, mas é indiscutível que o crescimento do setor tem se mantido sólido ao longo dos últimos anos. Segundo Bruno Rocha, presidente da Syndarma, o setor, “desde o início do século [...] cresce a uma média anual acima de 10% [...]” (BEIRÃO; MARQUES; RUSCHEL, 2018e, p. 155).

Ainda assim, a cabotagem não possui relevância quantitativa para o comércio interno do país. Por outro lado, ao se observar os indicadores qualitativos, sua importância estratégica fica evidente. A sustentação desta afirmação é feita através da análise, que ora se apresenta, dos principais locais origem e destino das embarcações e dos bens que nelas são

¹¹⁴ Informação obtida a partir do cruzamento dos dados disponíveis nas publicações Transporte em Números e Principais dados do Transporte em Números, ambos publicados em 12/12/2019 e disponíveis em: <https://www.cnt.org.br/analises-transporte>. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2019a, 2019b).

¹¹⁵ Nota-se que, a despeito do crescimento da tonelagem transportada pela cabotagem brasileira entre 2017 e 2018, o percentual deste modal caiu de 20,42% para 18,89%. Isto deve-se pelo aumento do total do volume de carga transportada em longo curso, que superou o crescimento da cabotagem em aproximadamente 3 vezes. Consequentemente, o volume total de carga movimentada cresceu, apontando uma menor participação percentual da cabotagem brasileira, apesar do seu crescimento em tonelagem.

transportados, tendo como base os dados estatísticos da ANTAQ dos anos de 2017, 2018 e 2019 (de janeiro a outubro).

Antes, porém, cabe uma ressalva: há uma diferença entre portos de origem/destino e locais de origem/destino. Ao passo que o primeiro compreende todas as instalações em terra (portos e terminais, públicos e privados), o segundo abrange todos os locais de onde partem e chegam navios com cargas. Logo, os locais de origem, além dos portos e terminais, inclui áreas no mar onde navios são carregados (e descarregados) para em seguida se deslocarem para seus destinos, operação essa, comum nas áreas petroleiras, e que se resume na passagem de óleo e gás das plataformas para os navios que os transportarão para terra. Por esta característica mais abrangente, que permite observar de forma mais ampla a movimentação de cargas na cabotagem brasileira, optou-se por utilizar locais de origem e destino ao invés de portos de origem e destino.

Feito este esclarecimento, passemos à análise dos dados.

Começando pelos locais de origem, o que se verifica nos dados da ANTAQ é que nos últimos três anos, as três primeiras colocações são ocupadas pelos mesmos nomes: Bacias sedimentares de Campos e Santos e pelo porto de Vitória (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2019a). Isto por si só já é significativo, pois mostra que dois dos três maiores locais de origem do transporte de cabotagem do país são vinculados à áreas notoriamente relacionadas ao petróleo.

Também é possível verificar que estas duas primeiras localidades possuem expressivo volume de toneladas movimentadas quando contrastadas com o terceiro colocado. Mais do que isso, essa variável reforça a relevância das bacias sedimentares de Campos e Santos para a cabotagem brasileira e para o país.

Na outra extremidade desta LCM estão quatro locais de destino, dois deles pertencentes à Petrobras¹¹⁶. Aqueles pertencentes à Petrobras ocupam as duas primeiras colocações no ranking em todos os anos, sendo a liderança do Terminal Aquaviário de São Sebastião - SP, e com o terminal Aquaviário de Angra dos Reis - RJ em segundo lugar. No entanto, diferentemente do que ocorre com os locais de origem, o ranking dos locais de destino mostra uma grande diferença de toneladas recebidas entre o primeiro e o segundo

¹¹⁶ O quarto local de destino não pôde ser identificado devido às informações incompletas no Anuário. Este o apresenta como “Terminal Portuário Privativo da ...” e em seguida apresenta a sua movimentação em toneladas (9.825.755).

colocado. Ainda assim, há um predomínio destes dois locais sobre o terceiro, que recebe aproximadamente metade da tonelagem do segundo colocado.

A seguir, o quadro 1 apresenta em detalhes as informações que foram analisadas nos parágrafos anteriores.

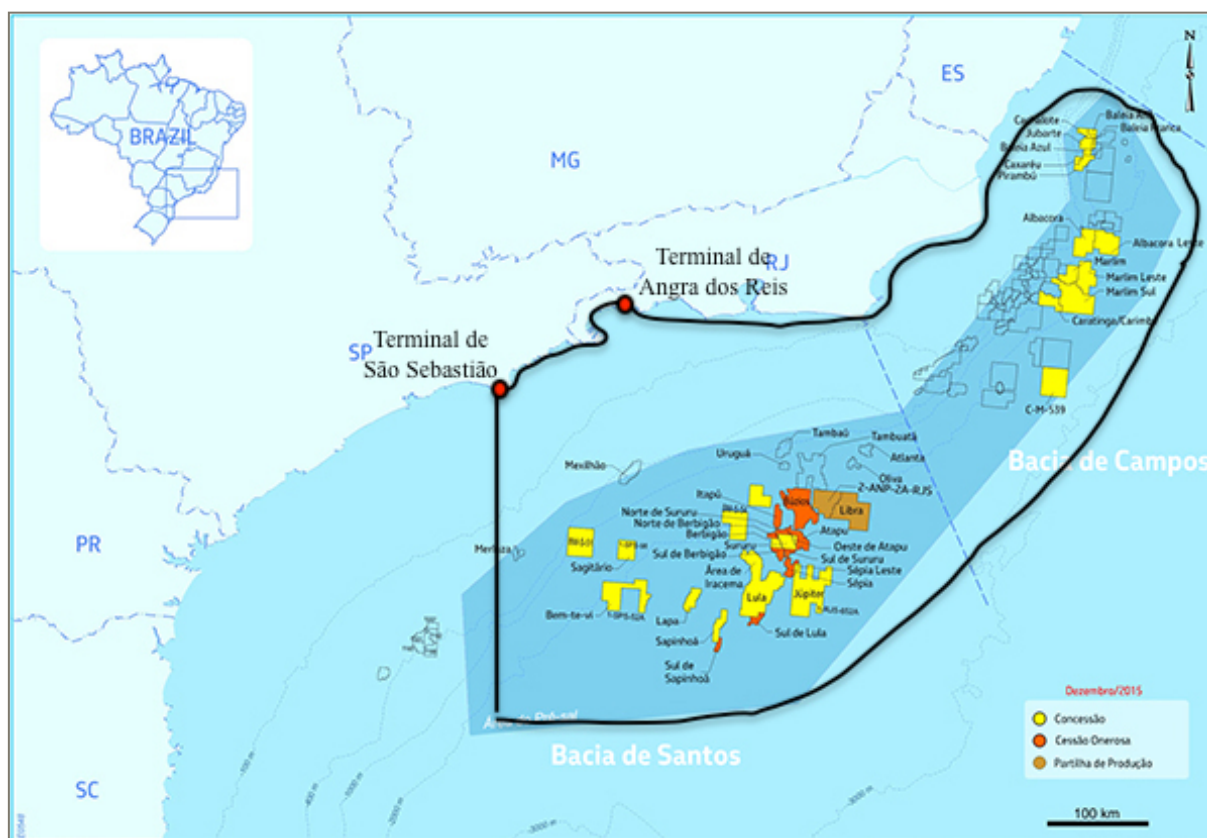
Quadro 1 – Principais locais de origem e destino da cabotagem brasileira de 2017 a 2019 (jan. - out.)

		1º	2º	3º
Origem	2017	Bacia Sedimentar de Campos (43.725.140 t)	Bacia Sedimentar de Santos (33.671.648 t)	Porto de Vitória (9.940.263 t)
	2018	Bacia Sedimentar de Santos (40.218.390 t)	Bacia Sedimentar de Campos (36.930.186 t)	Porto de Vitória (10.066.534 t)
	2019 (jan. - out.)	Bacia Sedimentar de Santos (41.719.128 t)	Bacia Sedimentar de Campos (31.750.089 t)	Porto de Vitória (9.290.968 t)
Destino	2017	Terminal Aquaviário de São Sebastião (41.270.207 t)	Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (19.802.404 t)	Terminal Portuário Privativo da... (9.825,755 t)
	2018	Terminal Aquaviário de São Sebastião (37.047.181 t)	Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (20.123.058 t)	Terminal Aquaviário de Madeiro (10.675.053 t)
	2019 (jan. - out.)	Terminal Aquaviário de São Sebastião (30.225.533 t)	Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (19.866.773 t)	Terminal Aquaviário de Madeiro (8.654.146 t)

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados da ANTAQ. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>. Acesso em 27 nov. 2019.

Ainda que não se possa inferir por esses dados, as principais rotas da cabotagem brasileira, tais dados permitem deduzir suas áreas de concentração. Assim, a julgar que os dois principais pontos de origem são as bacias de Campos e Santos (região onde se concentra o pré-sal), cujos pontos de destino são os terminais de São Sebastião, nos arredores de Ilhabela, e de Angra dos Reis, e que ambas as localidades são exploradas pela Petrobras é possível afirmar que a maior concentração do fluxo mercante do Brasil encontra-se no polígono formado entre essas localidades. Além disso, ao cruzar os dados com os poços petrolíferos existentes em ambas as bacias, é possível estabelecer com maior precisão a área de concentração da cabotagem, que é ilustrada no mapa 6, a seguir.

Mapa 5 – Área de concentração da cabotagem brasileira.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir da imagem disponível no sítio eletrônico da Petrobras. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/nossa-producao-de-petroleo-no-pre-sal-ultrapassa-1-milhao-de-barris-por-dia.htm>. Acesso em: 12 dez. 2019.

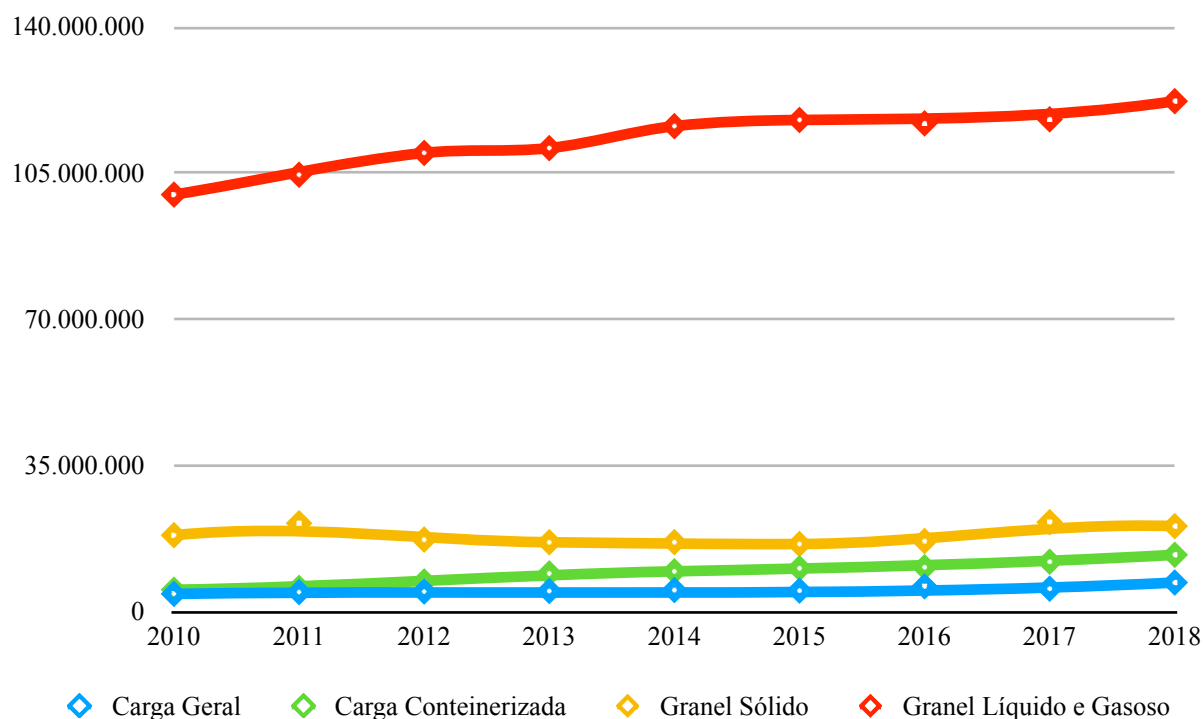
Com relação ao porto de Vitória e ao terminal de Madeiro não se pode inferir apenas através dos dados de origem e destino uma rota comercial, ou mesmo concentração do fluxo. Para tal, seria necessário avaliar caso a caso, verificando o destino de cada navio que zarpou

do porto de Vitória e a origem daqueles que atracaram no terminal de Madeiro. A considerar a larga diferença de volume movimentado por esses locais em relação aos demais, entende-se que, para a finalidade desta dissertação, torna-se dispensável uma análise mais minuciosa das demais linhas.

Seguindo a análise, a concentração das rotas de cabotagem no entorno das instalações petrolíferas reforça outro dado da ANTAQ: os tipos de cargas mais movimentados no país. Em 2017 combustíveis, petróleo e seus derivados somaram 63,2% da movimentação nacional de cargas através da cabotagem (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2019a). Em 2018, esse número retraiu ligeiramente, atingindo 61,8%, mas já demonstra sinais de recuperação em 2019 (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2019a). As estatísticas do 1º semestre de 2019 apontam que a movimentação de graneis líquidos e gasosos (onde se encontram o petróleo, seus derivados e o gás natural) corresponde a 63% do transporte de cabotagem no Brasil, bem à frente do segundo colocado, o granel sólido, que representa 18% das movimentações (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2019b).

Olhando em retrospecto, a prevalência desse tipo de carga sobre às demais, é uma constante desde 2010. Conforme demonstra o gráfico 6, a seguir, a grande distância (em toneladas) entre o primeiro grupo de materiais transportado e o segundo, é perene dentro dessa série histórica. Da mesma forma, verifica-se que as demais modalidades de cargas transportadas pela cabotagem possuem pequena expressividade.

Gráfico 6 – Movimentações de cargas na cabotagem ao longo do tempo



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados da ANTAQ. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>. Acesso em 27 nov. 2019.

Ademais, a julgar o crescimento da exploração no pré-sal e a projeção de manutenção da demanda de petróleo até 2040 feita pela Petrobras, ambas apresentadas no capítulo 2, é possível concluir que a cabotagem brasileira ainda movimentará grande quantidade de petróleo, e seus derivados por alguns anos. Consequentemente, é possível dizer que o transporte de petróleo era, é e continuará sendo o principal mantenedor da cabotagem brasileira.

Somando isso ao fato de que esse fluxo se encontra concentrado em uma pequena porção do território nacional, temos que, para avaliar os riscos à cabotagem no Brasil, a partir de uma ótica quantitativa, é necessário focar nas potenciais ameaças e vulnerabilidades que podem acometer essas embarcações.

Em síntese, tem-se que a cabotagem no Brasil possui uma dualidade. Se por um lado ela não é expressiva sob o aspecto do impacto econômico amplo, ou seja, considerando apenas os números gerais, sem entrar em especificidade de concentração de fluxo ou tipo de carga transportada, por outro ao se levar em conta esses detalhes, ela ganha forte importância estratégica. Como discutido anteriormente, energia é vital para para o desenvolvimento de um

país e sua falta ou o comprometimento de seu fornecimento pode afetar a segurança e a defesa de um Estado. Por esse motivo, a proteção da cabotagem no setor petrolífero, bem como a defesa das instalações produtoras no mar, são imprescindíveis para o Brasil.

Outra questão que a análise dos números da cabotagem permite evidenciar, é a necessidade de se ampliar a diversificação dos modais. Ainda que o setor venha crescendo, há uma evidente dependência do país do setor rodoviário, haja vista a greve dos caminhoneiros em 2018 que gerou desabastecimento no país (BBC, 2018). Tal dependência configura uma vulnerabilidade para o Brasil que, no entanto, não será aprofundada por esta pesquisa visto que não se encontra no mar. Fica, portanto, espaço para novas pesquisas que analisem as vulnerabilidades da logística no Brasil.

3.3. Ameaças

Diferentemente do capítulo anterior, onde a percepção das potenciais ameaças foi apresentada ao longo da discussão dos elementos constituintes do Entorno Estratégico Brasileiro, para a análise das potenciais ameaças existentes ao Brasil na Amazônia Azul, optou-se por analisar, primeiro, as riquezas existentes nessa região. Esta medida permite que a pesquisa se concentre nos pontos nevrálgicos para o país. Pontos esses que ora são observados sob a ótica das ameaças clássicas e não clássicas. Para esta última é considerado o princípio da securitização proposto por Buzan, apresentado no primeiro capítulo.

3.3.1. Ameaças clássicas

Como definido no primeiro capítulo, ameaças clássicas são aquelas perpetradas por Estados contra outros Estados. Assim sendo, nesta seção é analisada a potencialidade de ameaças dessa natureza à Amazônia Azul, tendo como foco os recursos anteriormente vistos.

Antes, porém, é preciso compreender que para que dois Estados venham a conflitar, ou, para que um possa vir a ameaçar outro, são necessários alguns elementos. O primeiro e mais importante deles, é que haja um motivo para o uso da força. Como aponta Clausewitz, a guerra é uma ação essencialmente política. Sem a existência de motivações políticas não há,

em tese, razão para que dois países se digladiem. O segundo elemento é o objetivo, ou seja, aquilo que o Estado agressor pretende conseguir do Estado agredido.

Neste ínterim há o processo da análise de possibilidades, o qual passa invariavelmente pelo conceito subjetivo da dissuasão. Logo, cabe ao Estado que pretende agir, olhar para seu potencial adversário e verificar sua força, sua capacidade de resposta e assim verificar se há mais possibilidade de ganhos do que de perdas. A dissuasão, por sua vez,

[...] é a capacidade de um Estado impedir ações a ele indesejáveis apenas por seu poder conhecido, ou histórico de reações a situações semelhantes, que induzem consequências não compensatórias aos agentes que consideram a possibilidade de empreendê-las [...] (MOURA, 2014, p. 37).

Esta manifestação dos ônus vem, muitas vezes, atrelada à demonstração de força bélica. Exercícios, testes de armas, desfiles, entre outros, são exemplos dessa manifestação. Logo, tem-se que um dos principais elementos de dissuasão de um Estado, está vinculado à força de suas forças armadas. No caso específico desta pesquisa, à força da Marinha do Brasil. Assim sendo, observemos em detalhes a sua força naval.

Hoje a MB possui 96 navios em serviço ativo, sendo estes distribuídos em três categorias pela instituição: meios de esquadra (23), meios distritais (62) e meios de pesquisa (11) (MARINHA DO BRASIL, 2019d). Considerada apenas as nomenclaturas, já é possível inferir que a MB possui três tarefas essenciais: guerra, patrulha costeira/fluvial e pesquisa. Logo, para a realização de sua atividade fim, ou seja, a guerra, o Brasil só disporia das 23 embarcações alocadas em sua esquadra, porém uma análise mais detalhada contesta essa verificação inicial.

Entre os meios de esquadra da marinha brasileira, encontram-se embarcações que pouca ou nenhuma utilidade teriam em combate direto com o inimigo, como um navio-veleiro, um navio-escola e um navio de socorro submarino. Seguindo esta linha de raciocínio, também se poderia excluir da listagem os navios pertencentes ao 1º Esquadrão de Apoio¹¹⁷, exceto o Navio Doca Multipropósito G40 Bahia, posto que possui capacidades úteis à guerra naval contemporânea com a operação de helicópteros.

¹¹⁷ Pertencem ao 1º Esquadrão de Apoio os seguintes meios: embarcação de desembarque de carga geral L20-Marambaia; os navios de desembarque de carros de combate G25-Almirante Saboia e G-28 Matoso Maia; o Navio Doca Multipropósito G-40 Bahia; e o navio tanque G-23 Almirante Gastão Motta (MARINHA DO BRASIL, 2019e).

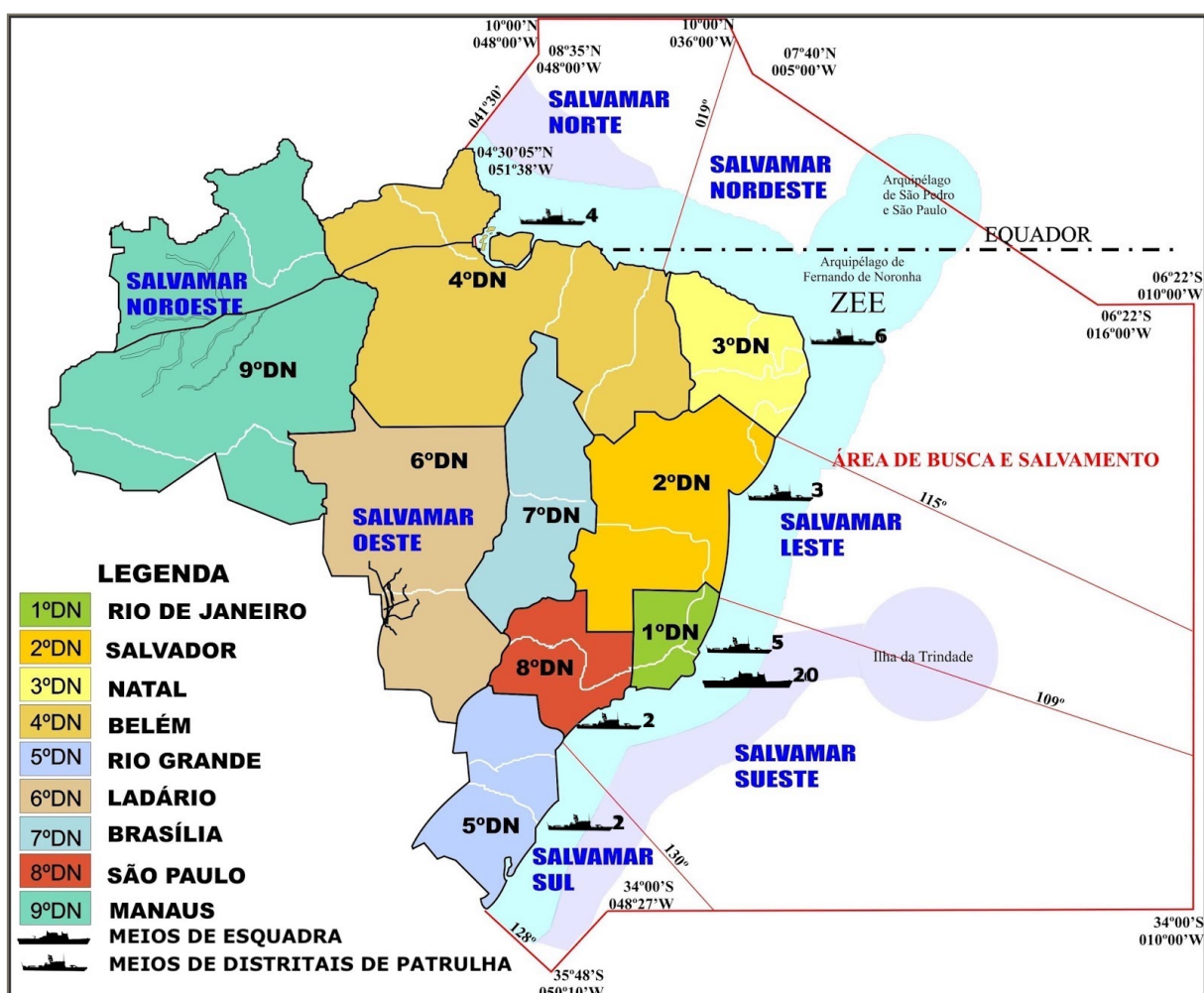
Com isso tem-se que, a depender da abrangência que se dê (guerra ou combate direto entre os meios), o país tem a seu dispor, de 18 a 20 navios da esquadra, entre submarinos e meios de superfície, aptos à defesa a Amazônia Azul.

Todavia, não se pode dizer que a defesa da Amazônia Azul está limitada a este contingente. Os meios distritais possuem embarcações cuja função é patrulhar as AJB e coibir ações no mar que não necessitem de grande poder de fogo. Excluídos os meios fluviais e aqueles destinados às tarefas subsidiárias da marinha, existem 31 embarcações que operam nas AJB, dentre estas, 21 são navios-patrolha e uma corveta.

Com isso tem-se que a defesa da Amazônia Azul é feita por um máximo de 41 navios, entre meios de esquadra e navios-patrolha. Tais embarcações se encontram desproporcionalmente distribuídas pela costa brasileira, sendo a maior concentração no Rio de Janeiro, com 25 navios (os 20 da esquadra e mais 5 patrulhas do 1º DN) e as menores no 5º e 8º DN, com dois navios-patrolha cada.

Esta concentração, que se encontra ilustrada pelo mapa 7, evidencia que a prioridade estratégica da MB é a proteção da região sudeste. Isto possivelmente se dá, pois esta região concentra a principal área de exploração de petróleo no país e também o maior fluxo mercante.

Mapa 6 – Distribuição da força naval brasileira



Fonte: Elaborado pelo autor a partir da imagem disponível no sítio eletrônico da Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/com8dn/?q=divisao-terrestre-maritima-dn>. Acesso em 20 dez. 2019.

Ainda sob o aspecto estratégico, é conveniente recordar que a concentração da esquadra no Rio de Janeiro expõe, em nosso entender, a defesa do país a dois inconvenientes. O primeiro diz respeito ao fato da localização da sede da esquadra estar no interior de uma baía, cuja barra possui aproximadamente 1,6 km de extensão, e atrás de uma ponte. Nestas condições, a presença de um submarino inimigo nas intermediações da saída da Baía de Guanabara poderia fazer a esquadra brasileira ficar presa no porto, tal qual ficou a da Argentina, durante boa parte da Guerra das Malvinas (1982). Já um desmoronamento da ponte, por quaisquer circunstâncias que seja, poderia causar acúmulo de escombros no canal da baía, dificultando, ou mesmo inviabilizando a saída dos navios que por ventura estejam na base. À medida que a base de submarinos de Itaguaí for se tornando operacional, espera-se que essas desvantagens sejam mitigadas.

O segundo aspecto diz respeito à necessidade de um alarme antecipado, afinal, a força naval será obrigada a um longo deslocamento, caso a ameaça encontrada esteja na altura de Fernando de Noronha, por exemplo. A julgar que o país não se vale das suas ilhas para esse tipo de função, e tampouco desenvolve o programa do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAZ), depreende-se que a capacidade de vigilância das AJB e conseqüentemente a otimização do tempo de resposta da MB fique prejudicado (MARINHA DO BRASIL, 2017c; CHIOZZO, 2019). Logo, é possível concluir que alguns dos desafios a serem superados pela marinha brasileira é a ampliação de sua consciência situacional, e uma melhor distribuição de seus meios ao longo do território. A formação da segunda esquadra, com provável sede no Maranhão – projeto antigo da MB –, e a aquisição de novos meios como navios e VANTS, juntamente com a implementação do SisGGAZ, seriam formas para resolver estas lacunas.

Entretanto, a resolução desta questão pela implementação das soluções supracitadas parece longe de se realizar. Segundo um estudo feito por Almeida e Cabral (2018), a MB, ainda que seja a segunda mais poderosa dentre os Estados americanos, perdendo apenas para os Estados Unidos, tende a uma redução de seu poder naval. Segundo os autores, no que se refere à projeção de poder, o Brasil ocupa hoje a categoria “Poder Naval Regional com Projeção de poder parcial na região”, podendo ser rebaixado para “Poder Naval Regional sem projeção de poder”, caso perdurem as dificuldades orçamentárias que enfrenta. Caso caia na classificação, igualar-se-á à Argentina em nível de projeção de poder, mas ainda estaria na sua frente, na média dos demais quesitos analisados pelos autores.

Deste cenário também é possível inferir que mesmo se houver a retração de sua projeção de poder, o Brasil ainda seguiria capaz de dissuadir todos os países das Américas, exceto pelos EUA. De forma análoga, e tomando por base o estudo de Almeida e Cabral (2018), é possível deduzir que a MB, em sua condição atual, em teoria, seria capaz de dissuadir forças navais regionais que não tenham condição de projeção de força. Logo, sob esta ótica, forças navais como as francesas, inglesas, chinesas, russas seriam capazes de sobrepujar o poder dissuasivo da marinha brasileira.

Em favor da manutenção da paz no Brasil, estão os fatos de que não há conhecimento de crises ou contendas envolvendo o país com quaisquer outros, salvo guardado o período de tensão vivido entre o país e a Venezuela, situação esta que não evoluiu (JANE, 2019). Por esta

razão, por mais que o poder naval brasileiro não seja suficiente para dissuadir todos os possíveis intentos contra a soberania nacional em nossas AJB, não se verifica a existência de um motivo que conduza à uma ameaça clássica.

Já no que diz respeito aos objetivos, igualmente, não se verifica nenhuma manifestação de disputa por quaisquer dos recursos existentes na Amazônia Azul (JANE, 2019). Pelo contrário, como mostrado no capítulo anterior, o país obteve respaldo da comunidade internacional para alargar seus domínios sobre o mar, incorporando às AJB, a elevação do Rio Grande. No entanto, isto não sinaliza ausência de vulnerabilidades. Como visto, dentro do aspecto, as ameaças clássicas, o petróleo e suas linhas de comunicação para o continente, a consciência situacional são exemplos de vulnerabilidades.

Outro ponto relevante sobre este aspecto, é a idade avançada dos meios a disposição da MB. Os meios de combate do poder naval brasileiro têm uma média de 29,5 anos de serviço ativo, sendo a embarcação mais nova, a corveta Barroso, com 11 anos de serviço, e a mais antiga, a fragata Defensora, com 42 anos em atividade, conforme demonstrado no quadro 2.

Quadro 2 – Tempo de serviço dos principais meios da Marinha do Brasil¹¹⁸

Tipo de Embarcação	Numeração	Nome	Comissionamento na MB	Tempo de Serviço Ativo na MB	Tempo Total de Serviço ativo
Corveta	V32	Júlio de Noronha	1992	27	27
	V34	Barroso	2008	11	11
Fragata	F41	Defensora	1977	42	42
	F42	Constituição	1978	41	41
	F43	Liberal	1978	41	41
	F44	Independência	1979	40	40
	F45	União	1980	39	39
	F46	Greenhalgh	1995	24	40
	F49	Rademaker	1997	22	39
Navio Doca Multipropósito	G40	Bahia	2016	3	21
Porta-Helicópteros Multi Propósito	A140	Atlântico	2018	1	21
Submarino	S30	Tupi	1989	30	30
	S31	Tamoio	1995	24	24
	S32	Timbira	1996	23	23
	S33	Tapajo	1999	20	20
	S34	Tikuna	2006	13	13

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados disponíveis nos sites eletrônicos da Marinha do Brasil e da Jane. Disponíveis em: <https://www.marinha.mil.br/meios-navais>. e <https://janes.ihs.com/Janes/Display/1322653#Corvettes>. Acessos em: 18 dez 2019 e 21 dez. 2019, respectivamente.

Ainda sobre os meios da MB, outra possível vulnerabilidade vigente em sua força naval é o baixo número de navios-escolta. Hoje, o país possui 9 navios para essa função,

¹¹⁸ Cabe informar que a data de comissionamento considerada no quadro diz respeito à incorporação destes meios à MB. As fragatas Greenhalgh e Rademaker, compradas do Reino Unido, foram originalmente comissionadas pela Real Marinha Britânica em 1979 e 1980, respectivamente. Já o navio doca multipropósito Bahia adquirido da França, e o PHM Atlântico, comprado do Reino Unido, tiveram seu primeiro comissionamento em 1998.

sendo divididos em dois grupos, o 1º e o 2º Esquadrão de Escolta. O primeiro é composto por cinco fragatas e o segundo por duas fragatas e duas corvetas. Assim permanecendo, acredita-se que o país possa vir a ter dificuldades de proteger seus principais navios (PHM Atlântico e NDM Bahia) em caso de enfrentamento contra outras forças navais.

Contudo, cabe ressaltar que estão em curso os programas da classe Tamandaré e o PROSUB. Juntos, estes programas objetivam incorporar ao poder naval brasileiro quatro navios entre os anos de 2024 e 2028 e cinco submarinos, sendo um nuclear (MARINHA DO BRASIL, 2020a, 2020b). Todavia, a MB “[...] decidiu que ingressará no terço final dos anos de 2020 operando somente os quatro submarinos classe “Riachuelo” (S-BR, Scorpène modificado) [...] e o *Tikuna*, que é um IKL-209 modificado [...]” (PODER NAVAL, 2020).

Assim sendo, e tendo em vista que está em fase de finalização a venda de dois submarinos da classe Tupi à Marinha do Peru, os únicos acréscimos reais à força naval brasileira serão os navios da classe Tamandaré e o submarino nuclear (LOPES, 2020). Isto considerando que não haja descomissionamento de nenhum navio em operação atualmente – o que é demasiadamente otimista, já que a incorporação de todos os novos meios deve se concretizar somente em 2029 (MARINHA DO BRASIL, 2020b, 2020c). Até lá o navio mais novo da MB terá 21 anos de serviço ativo, e o mais velho 52¹¹⁹. Logo, quer seja no presente ou no futuro, o Brasil segue podendo se ver às voltas com dificuldades para proteger seus principais navios e suas águas jurisdicionais em caso de guerra.

Em síntese, no que tange às ameaças clássicas na Amazônia Azul, não se percebe a existência de tais riscos à soberania nacional no presente momento. No entanto, verificou-se a existência de vulnerabilidade na capacidade defensiva do país, como a restrição orçamentária que prejudica a manutenção do poder naval brasileiro tal qual ele é hoje; a quantidade e idade dos meios à disposição da força; e a necessidade de expansão da consciência situacional marítima do país, sobretudo pela retomada do desenvolvimento do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAZ), cuja finalidade é diretamente voltada para defesa.

Entende-se que a observância e a correção de tais vulnerabilidades seja necessária para a manutenção da paz e da soberania brasileira no futuro, visto que o país possui recursos estratégicos que, algum dia, podem vir a ser palco de disputas, como apontado, entre outros, por Monteiro (2011).

¹¹⁹ Considerado o tempo total de serviço ativo de cada embarcação, conforme esclarecido na nota 117.

3.3.2. Ameaças não clássicas

Finda a análise das ameaças clássicas, passemos pra outro tipo de potenciais ameaças que podem acometer a Amazônia Azul, sob a perspectiva da defesa. Estas, diferentes das analisadas no tópico anterior, não tratam do enfrentamento direto entre as forças regulares de combate de dois Estados, mas sim de ameaças difusas, que muitas vezes não têm uma identidade definida. Esta é uma das características nas chamadas novas ameaças, também conhecidas por ameaças não clássicas, que passaremos a discutir dentro do contexto das AJB.

No entanto, como o espectro de novas ameaças é vasto, opta-se por focar naquelas identificadas pelo antigo COMCONTRAM como as mais proeminentes no Atlântico Sul. Compõem o rol destas ameaças o narcotráfico, o crime organizado, a pirataria, as doenças infectocontagiosas, os acidentes ambientais, a pesca ilegal e o contrabando (MARINHA DO BRASIL, 2018a).

Para uma análise mais completa, opta-se por expandir o horizonte da pesca ilegal para englobar a exploração ilegal de recursos e a inclusão do terrorismo à lista de ameaças. Assim é possível verificar os riscos inerentes à defesa decorrentes da disputa por recursos, elemento bastante apontado pelos autores pesquisados como Mattos (2014) e Paiva (2015), e as possíveis consequências que um eventual atentado às instalações petrolíferas teria potencial para afetar o país, face à sua dependência daquele recurso.

Já a questão do narcotráfico é vista como uma atribuição secundária da Marinha, em outras palavras, não está vinculada às questões de defesa nacional. Esta é a opinião do ex-Ministro de Relações Exteriores e da Defesa, Celso Amorim, com a qual se concorda (AMORIM, 2016). Opta-se por estender este olhar para o crime organizado, às doenças infectocontagiosas, ao contrabando e às ameaças ambientais, posto que todos remetem às atribuições secundárias do poder naval, ou mesmo são de responsabilidades de outros órgãos, como a Polícia Federal e a Anvisa, por exemplo. A tempo, a pesca ilegal não foi incluída nesse rol de exclusão, porque pode ter desdobramentos que levem a uma ameaça à defesa, como será visto no tópico correspondente.

Isto posto, e a julgar que a primeira parte deste capítulo se dedicou aos recursos naturais existentes na Amazônia Azul, comecemos a análise das ameaças pela exploração ilegal destes recursos naturais.

3.3.2.1. Exploração ilegal de recursos

Como visto, há no mar brasileiro diversos recursos naturais. Petróleo e gás são os mais valiosos para o Brasil, no que diz respeito à exploração marítima, mas há também a pesca, minérios e a biotecnologia gerada a partir da pesquisa com organismos marinhos. Hoje, pelo que se pode verificar pela visão do antigo COMCONTRAM, a maior preocupação do país se dá com a pesca ilegal. Deste modo, comecemos por ela.

A pesca marítima no país é inexpressiva comercialmente e tem pouco impacto na alimentação do brasileiro. Por este fator seria possível dispensar a ameaça da pesca ilegal sob a ótica da defesa, visto que a exploração ilegal deste recurso não traz ameaça à vida nacional que enseje a necessidade de se defender de uma ameaça externa, ainda que esta atividade fira a soberania nacional. Contudo, isto não significa que não haja a possibilidade do desdobramento de uma situação de exploração ilegal de pescado se desdobrar em uma crise entre Estados. Vale lembrar que na história brasileira há precedentes desta situação, como no já citado caso da Guerra da Lagosta.

Nos dias atuais, essa situação não se demonstra improvável de acontecer. Nos últimos 50 anos não se tem mais exemplos de crises que ensejaram o deslocamento da força naval brasileira, mas há sim relatos de situações nas quais atividades de entes não estatais levaram à mobilização, em algum nível, dos seus respectivos Estados. Um incidente recente exemplifica o fato.

Em novembro de 2018, um navio chinês albardou um pesqueiro brasileiro em águas internacionais. Ainda que o caso não possa ser qualificado como pesca ilegal, já que pescavam fora da ZEE brasileira, demonstra a intensidade da disputa. Esta, por sua vez levou à mobilização da MB, que precisou apurar os fatos. Ademais, o evento levou à tona que não foi a primeira vez que houve tentativa de ataque contra barcos brasileiros na região e, mais grave que isto, embarcações chinesas já teriam sido vistas dentro da ZEE atuando de forma hostil contra outras embarcações (DANTAS, 2018; SANTANA, 2018).

Fatos como este demonstram que a questão da pesca ilegal é uma ação realizada por entes não estatais, que pode perfeitamente transbordar para a atuação dos Estados, sobretudo porque o Tribunal Internacional do Direito do Mar estabeleceu que os países de registro do pesqueiros são responsáveis por suas ações, podendo o país de bandeira, “[...] ter que

enfrentar os tribunais por determinação do país no qual a pesca ilegal, não reportada ou irregular (IUU) foi realizada” (KAYE, 2015, n.p.).

Por estes elementos, é possível deduzir que a questão da pesca ilegal é um elemento de securitização, tal como proposto por Buzan. Com isso, tem-se que no caso específico do Brasil, esta é uma questão que se pode considerar securitizada, haja vista a atuação do Estado e a preocupação da MB com o tema. De qualquer forma, a menos que haja um desdobramento que leve a uma crise como aquela vivida entre Brasil e França na década de 1960, não se verifica uma situação de defesa. Logo, no que tange a esta temática, os elementos analisados conduzem ao entendimento de que a pesca ilegal é, hoje, uma violação da soberania nacional e motivo de atenção, porém sem riscos iminentes ao país.

Olhando sobre outro aspecto, esta questão permite vislumbrar uma potencial vulnerabilidade nas águas brasileiras ou, pelo menos um ponto que necessita ser aprimorado, que é a consciência situacional.

Expandindo a análise para os demais recursos naturais existentes na Amazônia Azul, já se verifica que assim como a pesca, à exceção da exploração de petróleo e gás natural, não existe uma produção significativa. Consequentemente, seus impactos na economia e na vida nacional são diminutos. Logo, usando o mesmo raciocínio aplicado à análise da pesca ilegal, pode-se inferir que a eventual exploração ilegal destes recursos naturais não constitui uma ameaça à defesa nacional, ainda que venha a configurar uma violação de soberania.

Naturalmente, como tal deve ser combatida, já que de maneira alguma uma atividade estrangeira ilegal deve ser permitida, sob pena de abrir precedentes para novas violações e por demonstrar à comunidade internacional que, ou o Brasil não tem interesse em preservar a integridade de seu território e bens, ou que não possui meios ou vontade para repelir estas agressões. Tal negligência pode permitir um desdobramento desta ameaça não estatal, podendo gerar uma crise entre dois Estados que, em última instância pode se agravar.

Ainda assim, no caso específico da exploração de minérios no mar, considera-se que uma violação dos direitos brasileiros no mar seja improvável, bem como o desdobramento de uma situação não estatal para uma crise entre Estados. Tal afirmação se sustenta no fato de as reservas de minerais em exploração estarem mais concentradas nas proximidades do litoral – o que dificultaria muito uma atuação ilícita, já que os infratores teriam que penetrar profundamente na ZEE brasileira, incluindo o seu mar territorial – e o de que atualmente a

exploração desses recursos no mar esteja relegada ao futuro, tanto no Brasil como no mundo (MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019b; Cavalcanti, 2011).

Já com relação ao petróleo, não se verificou exploração ilegal deste recurso no país. As únicas ilegalidades encontradas dizem respeito à violação de leis domésticas, e envolvem a atuação do Ministério Público e não da Marinha. Por este motivo, este recurso não será abordado nesta seção.

Isto posto, o que se pode concluir quanto à exploração ilegal de recursos, é que dentre aqueles analisados, o único com indício de atuação concreta no país é a pesca ilegal, com os demais recursos não tendo registros, ou sendo a exploração ilícita mais improvável de ocorrer. Com isso, tem-se que a probabilidade de desdobramento de uma ameaça não clássica para um choque entre Estados que leve a uma ameaça real à defesa nacional encontra-se concentrada na pesca. Ainda assim não se verificou uma ameaça imediata à defesa nacional, sendo, portanto, uma potencial ameaça.

3.3.2.2. Pirataria

Uma das ameaças não clássicas à navegação, é a pirataria. É uma atividade antiga que perdura até os tempos de hoje em diversos locais do mundo, prejudicando a navegação, trazendo prejuízos à economia e também à imagem dos países que, podem ser preteridos em favor de vizinhos que não apresentem esta ameaça aos navios e suas tripulações (CHALK, 2008). Mal comparando, esta consequência da pirataria poderia ter um impacto similar a uma guerra de corso ou bloqueio naval, sendo potencialmente devastador para aqueles Estados, que são amplamente dependentes de seu comércio marítimo.

Este é o caso do Brasil, que depende do mar para movimentar 95,56%¹²⁰ do seu comércio exterior e 2,11% de seu comércio doméstico. Com tanta pujança econômica trafegando pelas águas da Amazônia Azul, torna-se evidente a dependência do mar para o país e a vulnerabilidade que esta situação acarreta. Esta vulnerabilidade foi discutida no capítulo anterior, porém ainda se faz mister analisar a vigência da pirataria nas AJB sobre as embarcações que aqui operam, sejam em longo curso ou em cabotagem.

¹²⁰ Percentual do peso, em toneladas, transportado. O mesmo valor é equivalente a 76% de quando considerado o valor FOB. Esta última medida foi usada para a análise do comércio exterior brasileiro no capítulo 2. Ambos os valores referentes a 2018.

No entanto, antes de verificar a incidência deste tipo de ameaça no Brasil, é preciso estabelecer alguns conceitos sobre o tema. O primeiro ponto que se precisa esclarecer é que há uma distinção legal entre pirataria e roubo armado. No entendimento da CNUDM,

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) [T]odo (sic) ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
 - i) um navio ou uma aeronave em alto[-]mar (sic) ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
 - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b) (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1982).

Por esta definição, pode-se inferir que quaisquer atos contra uma embarcação e sua tripulação, ou uso de uma embarcação pirata, constitui uma ação de pirataria. Porém, isto não explica o roubo armado. Esta definição é dada pela resolução A.1025(26) da IMO que aponta que o roubo armado se configura por

[...] qualquer ato ilegal de violência, detenção, depredação ou ameaça, que não ato de pirataria, cometido para fins privados e direcionado contra navios, pessoas ou propriedade a bordo, dentro das águas interiores, arquipelágicas e territoriais de um Estado (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2009, p.4, tradução nossa)¹²¹.

Assim sendo, pode-se inferir que a diferença primordial entre pirataria e roubo armado é seu local de ocorrência. Portanto, ações contra embarcações e suas tripulações são atos de roubo armado quando ocorrem dentro dos limites nacionais, e os atos de pirataria ocorrem quando estão fora destes.

A seu turno, Peter Chalk (2008) adota um conceito simplificado, pondo o roubo armado sob o conceito de pirataria. O autor entende que existem três níveis na pirataria, onde o nível baixo é o equivalente ao roubo armado, o nível médio seria a pirataria no sentido de

¹²¹ Do inglês: “[...] any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea;”

ataques à navios em navegação e o nível alto seria o uso de *dark ships*¹²². Todavia, para nortear a pesquisa, opta-se pelas definições da ONU e da IMO, posto que são feitas por OIs.

Uma vez estabelecidos os conceitos de pirataria e roubo armado, é possível verificar sua incidência na Amazônia Azul. Segundo o mapa da pirataria do *Commercial Crime Services*, houve, no Brasil, três ocorrências de roubo armado, duas em 2018 (uma em Macapá-AP e uma em Santos-SP) e uma em 2019 (em Macapá-AP) e nenhuma de pirataria (INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE - COMMERCIAL CRIME SERVICES, 2019a, 2019b). Todos os incidentes envolveram abordagem de embarcações fundeadas (INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE - COMMERCIAL CRIME SERVICES, 2019a, 2019b).

Com isso, é possível dizer que no Brasil não há incidência significativa de atos contra embarcações, sobretudo se for considerado que dois dos três incidentes se deram na mesma localidade, e com o mesmo *modus operandi*. Face a estes fatos, também é possível inferir que as ações existentes no país são pontuais. Mais além, por ser algo que ocorre dentro das águas territoriais brasileiras, entende-se que sejam questões de atribuição policial e não militar. Logo, não se verifica a existência da pirataria ou roubo armado no país a ponto de prejudicar o uso do mar como via de transporte, seja para cabotagem ou longo curso. Com isso, se mitiga ou mesmo inviabiliza, no presente, a possibilidade de transbordamento destes acontecimentos para uma crise internacional que venha a ameaçar a defesa nacional.

Há, contudo, de se considerar que nem todas as ocorrências de roubo armado são registradas pelo CCS. Pesquisas rápidas em sítios de busca revelam notícias de assaltos e roubos ocorrendo nas águas interiores do país, majoritariamente contra embarcações de pequeno porte (G1, 2019; MESQUITA, 2019; PORTAL NÁUTICO, 2019). De qualquer forma, estes incidentes estão mais vinculados às questões de segurança pública do que de defesa, sendo incapazes de alterar as conclusões já apresentadas.

¹²² Expressão em inglês utilizada para se referir a navios que navegam com transponder desligado, às vezes com nomes falsos ou utilizando o nome de embarcações que não estão navegando, como, por exemplo, aquelas que estão em reparos ou que ainda não tiveram suas licenças removidas após serem retiradas da ativa.

3.3.2.3. Terrorismo

Uma ameaça não clássica que ganhou bastante notoriedade nos últimos vinte anos foi o terrorismo. Longe de ser uma novidade no cenário internacional, sua atuação voltou a se tornar mais evidente no mundo ocidental em 2001, com os atentados às Torres Gêmeas do *World Trade Center*, em Nova Iorque. Desde então, a quarta onda terrorista (a religiosa) se confunde com o terrorismo em si. Contudo, não se pode deixar de ter em mente a existência de outras modalidades, que deram nome às ondas anteriores¹²³. Como escreveu Rapoport (2008), são elas, respectivamente, as ondas: anarquista, separatista/nacionalista e nova esquerda.

Para análise do terrorismo aplicado à Amazônia Azul e suas implicações para a defesa do Brasil, consideram-se as modalidades terroristas de todas as ondas, tanto no campo doméstico como no internacional, tendo como foco sua atuação no mar. Assim apresentam-se os indícios de terrorismo no Brasil e contra o Brasil, para, a partir destes dados, discutir a vulnerabilidade da Amazônia Azul a este tipo de ataque, os possíveis alvos prioritários dos atentados e suas prováveis consequências para o Estado.

Contudo se faz necessário um esclarecimento adicional sobre o tema, aquele que foi dado no primeiro capítulo. Na ocasião foi dito que o terrorismo é um ente subestatal – que pode ou não estar conectado de alguma forma a um Estado que lhe dê algum tipo de suporte ou subsídio – que pode vir a ameaçar um país (CLARKE, 2010). Sua formação, muitas vezes, é motivada por uma violência que sofreu de um grupo majoritário, que não respeitou os direitos políticos, culturais, religiosos, entre outros (CRENSHAW, 2006). Imbuídos do desejo de reparação, estes se lançam em um movimento que normalmente conduz à radicalização e à desumanização de seus ditos inimigos.

No entanto, isto não significa que todas as pessoas que sofreram algum tipo de violência por parte de algum grupo dominante irão se converter em terrorista. Como aponta Wellansen (2002), não é possível estabelecer um perfil psicológico do terrorista. O que é possível fazer, é tão somente listar algumas características comuns, como o uso da violência para alcançar fins políticos, a difusão de uma mensagem logo após os atentados e o uso da

¹²³ Convém esclarecer que o nome de uma onda é dado pela forma de terrorismo predominante naquele período. Assim sendo, é possível haver manifestação de terrorismo político na atual onda, que é a religiosa, por exemplo.

“propaganda pela morte”, ou seja, o ato de causar mortes para chamar a atenção para a causa que se defende (HOFFMAN, B., 2006).

Com essas informações em mãos é possível aplicar a teoria ao Brasil e verificar a existência de terrorismo interno. Atualmente se verifica no país um ambiente de tensão política que opõe duas correntes de pensamento. Tal circunstância já se mostrou violenta em mais de uma ocasião, sendo um expoente, o atentado sofrido pelo então candidato à presidência, Jair Bolsonaro. Apesar de ter sido tachado de um ato de terrorismo, tal evento não se classifica como uma ação terrorista, sendo tão somente um crime político, já que não houve a divulgação de uma mensagem com protestos e/ou reivindicações após o ocorrido (VEJA, 2019). Apesar das desavenças domésticas, não parece haver no Brasil nenhum indício de ações terroristas.

Sob o ponto de vista do terrorismo internacional e sua inserção no país, há relatos da presença de membros de grupos terroristas no país. Em 2016, oito brasileiros, supostamente vinculado ao ISIS, foram presos pela polícia federal, acusados de planejar atentados durante os jogos olímpicos daquele ano, sediados no Rio de Janeiro (TOLEDO, 2017). Em outro episódio também relatado pela imprensa, um membro do Hezbollah foi preso em Foz do Iguaçu em 2018 (KASTNER, 2019). No entanto, não se tem notícias de atentados cometidos no país por estes grupos. Ainda assim, estes fatos mostram que o Brasil não está imune ao terrorismo internacional e nem de sua inserção no país.

Ainda que se possa dizer que, hoje, não há ações terroristas no Brasil, é importante compreender que este cenário pode mudar no futuro. Logo, é válido analisar um cenário de terrorismo marítimo e seu impacto na Amazônia Azul. Antes, porém, é preciso ter em mente, é que o mar não é o ambiente preferencial de atuação dos terroristas. Como coloca Chalk (2008), a operação no mar requer condições específicas, como treinamento para atuar naquele bioma e para operar embarcações.

Todavia, é importante ter em conta que o crescimento da indústria *offshore* e a difusão de esportes náuticos têm facilitado a solução destes entraves (GREENBERG et al, 2006). Este é um dos fatores que tem auxiliado no crescimento do terrorismo marítimo, segundo Greenberg e Chalk. Para os autores, os demais são: as diversas vulnerabilidades existentes no mar – como menor vigilância em comparação com os alvos terrestres, a dependência do

comércio marítimo e os *chokepoints* –; uma nova forma de desestabilizar a economia; e um meio de punição em massa (CHALK, 2008; GREENBERG et al, 2006).

O primeiro aspecto remete à necessidade que um grupo terrorista possa sentir de buscar alvos mais fáceis. Essa vulnerabilidade explorada por eles é, se pode inferir, decorrente da magnitude das áreas marinhas, que são reconhecidamente difíceis de vigiar. Aspecto este que reascende a discussão acerca da consciência situacional marítima, e reforça a necessidade para o Brasil da implementação de um sistema como o SisGAAZ.

Por outro lado, esta mesma vastidão que permite maior liberdade de ação aos grupos terroristas, também os impõe restrições. É o caso dos maiores custos para se fazer um atentado, a necessidade de equipamento e pessoal especializado, elemento este já comentado, e sobretudo, a baixa visibilidade que existe no mar (GREENBERG et al, 2006).

Tais limitações acrescidas das necessidades de impacto econômico e de punição aos seus inimigos, fazem supor que os atentados sejam preferencialmente cometidos contra meios que sejam de grande apelo nacional e popular, o que contornaria a questão da baixa visibilidade. Assim sendo, um atentado contra um navio de cruzeiro ou instalações petrolíferas provavelmente cumpririam estas necessidades. Não à toa, ambos constam na lista apresentada por Greenberg e Chalk de potenciais cenários para atentados terroristas no mar.

A estes se somam o sequestro de embarcações para obtenção de fundos para as campanhas terroristas; o afundamento de um navio em uma região estreita com vistas a prejudicar ou mesmo interromper o tráfego marítimo naquela localidade, o sequestro de um navio gaseiro para servir de bomba flutuante ou arma de colisão, entre outras que não são relevantes para este trabalho posto que passam pelo contrabando (GREENBERG et al, 2006).

Postos estes aspectos gerais do terrorismo marítimo, retomemos a sua aplicação ao Brasil.

Já se sabe que o país não possui grupos terroristas internos, o que leva o país a se preocupar mais com o terrorismo internacional. Sabe-se também que o país opera cruzeiros em seu litoral, depende de seu comércio marítimo, sobretudo para exportação e importação, e possui vasta exploração de petróleo e gás no mar, o que leva a uma concentração de suas rotas de cabotagem. Com isto em vista, passa-se a analisar as ameaças terroristas listadas por Greenberg e Chalk aplicadas à realidade brasileira.

No caso específico dos transatlânticos, já houve precedentes ao redor do mundo, como o sequestro do transatlântico italiano Achille Lauro. Já no Brasil, não houve nenhum incidente neste sentido. Por outro lado, por tais embarcações atraírem estrangeiros de países-alvo de terroristas, como os países europeus e os EUA, não se pode descartar que uma ação contra essas embarcações possa vir a ocorrer. Não se crê que um eventual atentado contra um transatlântico possa se desdobrar de forma a pôr em risco a integridade nacional, porém, não se descarta um mal-estar diplomático e impactos indiretos, como perdas econômicas pelo desaquecimento do turismo marítimo, por exemplo.

Uma situação similar de mal-estar internacional e prejuízos econômicos poderia se verificar, caso os navios mercantes fossem o alvo. Neste cenário, um eventual sequestro de embarcação para obtenção de fundos não surtiria mais efeito que uma ação de pirataria, trazendo as mesmas consequências. Ademais, ações contra esse tipo de embarcação não costuma gerar a visibilidade pretendida pelos terroristas, motivo pelo qual este tipo de abordagem é considerado de baixa probabilidade. Da mesma forma, ataques contra mercantes, em especial de longo curso, com vistas a desestabilizar a economia brasileira, requereria uma ampla operação naval, digna de uma guerra de curso. Vale lembrar que estas precisam ser operações de longo prazo, o que demandaria uma logística que não se vê condizente com as capacidades de um grupo terrorista (CORBETT, 2004).

No entanto, ações que visem a obstrução de rotas ou o uso de navios como bombas flutuantes, como sugerido por Greenberg, tandem a ser mais factíveis. A primeira possibilidade pressupõe uma operação em águas rasas e movimentadas, que podem ser encontradas nas entradas dos portos, baías e canais, ao passo que a segunda requer proximidade com áreas de interesses como plataformas, instalações portuárias, etc.

Hoje, no Brasil, esses principais pontos de estreitamento do tráfego marítimo são, respectivamente, a Baía de São Marcos, no Maranhão, que abriga o terminal da Ponta da Madeira, o porto de Santos, em São Paulo, o Terminal de Tubarão, no Espírito Santo, a baía de Sepetiba, posto que abriga porto de Itaguaí-RJ e a Baía de Paranaguá que abriga o porto de mesmo nome, localizado no estado de Santa Catarina (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2019a). Nestas localidades estão os portos que mais movimentaram cargas no país, segundo a ANTAQ.

Há também de se mencionar que outros pontos de grande concentração de tráfego marítimo no país são as entradas da baía de Todos os Santos e de Guanabara, além da Lagoa do Patos, e das imediações dos portos do Açu e Macaé, ambos no Rio de Janeiro (MARINE TRAFFIC, 2017). Caso essas áreas sejam alvos de terrorismo, quer por meio da obstrução do acesso ou de explosões decorrentes do uso de uma embarcação como bomba, é possível que causem grande prejuízo econômico país.

Crê-se que esta tática de usar embarcações como bombas flutuantes poderia ser utilizada para atacar as plataformas de petróleo que existem no mar brasileiro, notadamente na área do pré-sal, com igual capacidade de causar prejuízos ao país. Estes, no entanto, seriam possivelmente mais gravosos do que aqueles causados em um ataque contra um porto – já que os navios que ali atracariam, poderiam ser remanejados para outros destinos, e a carga retida em solo transportada por terra para outro porto –, pois há uma grande dependência da produção de petróleo no mar. Um ataque contra essas instalações causaria uma redução na produção energética brasileira, o que teria efeitos colaterais que atingiriam a indústria e a população, caso os danos causados não forem restaurados rapidamente.

Apenas a título de exemplificação, o acidente com a P-36 em 2001, interrompeu uma produção diária de 80 mil barris, forçando o governo a importar petróleo para suprir a demanda (MEIRELLES et al, 2001). Este mesmo acidente causou o derramamento de 350 m³ de óleo no mar, nas primeiras 24h após o seu afundamento (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2001). Isso remete a uma outra questão: o impacto ambiental que pode ser causado por um ataque terrorista às instalações petrolíferas no mar brasileiro.

Naquela ocasião o óleo derramado foi contido, não causando maiores danos ao país, porém, se forem observados o acidente ocorrido com a plataforma Deepwater Horizon no Golfo do México em 2010, e o derramamento de óleo (de origem até o momento desconhecida), que atingiu a costa brasileira em 2019, é possível ter uma ideia de quão desastrosas podem ser as consequências ambientais e econômicas de um ataque contra aquelas instalações (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, 2001).

Segundo estudo realizado em 2017 pela Universidade Virginia Tech, o acidente no Golfo do México resultou no vazamento de aproximadamente 590.254 m³ de óleo e causou um dano ambiental estimado de USD 17,2 bilhões (BROADWELL, 2017). Já o derramamento que atingiu cerca de 4 mil quilômetros entre os litorais do nordeste e do

sudeste brasileiro não pode ainda ter seu impacto mensurado, no entanto já se prevê desdobramentos para a economia local (PACHECO, 2019; MARINHA DO BRASIL, 2019f). Mais do que o impacto causado por este acidente, a demora na identificação da sua origem evidencia novamente uma necessidade de ampliar a consciência situacional brasileira no mar.

Isso posto, verifica-se que dentre todos os potenciais alvos apresentados, o terrorismo contra instalações de petróleo no mar é o mais gravoso, seguido da interrupção do tráfico marítimo e do sequestro ou ataque contra embarcações, sendo este último menos provável para os navios mercantes. Pode-se concluir também que as ações terroristas que podem vir a se abater sobre o país são, hoje, de natureza externa e com baixo potencial para o transbordamento em uma crise internacional. No entanto, vale dizer que o discurso de combate ao terrorismo por outros Estados pode servir de pretexto para que estes atuem na Amazônia Azul. Isto sim poderia ser um risco efetivo à soberania brasileira, posto que teríamos outros países patrulhando nossas águas.

3.4. Considerações preliminares

Neste capítulo foi apresentado um panorama da Amazônia Azul, sendo este estruturado em três partes principais: a apresentação do conceito de Amazônia Azul, as riquezas que nela existem – que justificam não só o nome dado à região, como também o motivo pelo qual deve ser defendida –, e uma análise das principais potenciais ameaças nela percebidas.

Convencionou-se que as águas brasileiras são Aquelas compreendidas da costa até o limite de sua ZEE, incluindo as regiões pleiteadas, porém ainda não aceitas pela ONU, totalizando uma área de 5,7 milhões de Km². Verificou-se nesse processo de definição do termo, três elementos que merecem destaque: o paralelismo com a “Amazônia Verde”, a autodeterminação brasileira e a necessidade da existência de um órgão de gestão para a Amazônia Azul.

O primeiro, favorece a consciência marítima que, por sua vez, pode resultar em algo que justifique novos investimentos na MB, como no SisGAAZ, tão necessário para a ampliação da consciência situacional marítima brasileira. O segundo, possui maior expressividade no campo diplomático, e muito se apoia no fato de haver um embasamento

legal, e de não haver defronte ao território brasileiro – nenhum Estado que possa requerer a posse sobre a mesma área marítima pleiteada pelo Brasil. Reconhece-se que há uma firmeza da diplomacia brasileira ao já incorporar às AJB, um território que ainda não pertence, de fato, ao país, porém não sem notar a sua reconhecida tradição de respeito às normas internacionais. Por fim, o último elemento demonstra que, a despeito de tanta pesquisa e da consciência da importância do mar para o desenvolvimento do país, o Brasil ainda negligencia a sua gestão, dado que ignora uma necessidade há mais de 30 anos.

Esta negligência provavelmente esbarra no fato do país não ter uma consciência marítima aprimorada e tampouco a presença visível de ameaças externas. Como resultado provável desta situação, tem-se que há pouco investimento no setor de defesa, o que por sua vez se reflete na condição atual do poder naval brasileiro.

Como demonstrado, o país possui poucos meios para o tamanho de seu litoral, sendo sua maioria mais adequada à vigilância do dia a dia. Qualitativamente, os meios também não estão em sua melhor forma, sendo o corpo da esquadra composto por embarcações antigas. Ademais, a sua localização é questionável. Se por um lado está próxima às principais riquezas e mais importantes recursos estratégicos que o país possui – o petróleo e o gás natural –, por outro, está distante do resto do país. Sem falar no fato de estar localizada dentro de uma baía, que poderia ser facilmente obstruída por uma eventual força inimiga, que assim obteria o comando do mar.

Ainda que se tenha verificado que não há, hoje, ameaças iminentes à defesa do país, quer sejam elas clássicas ou não clássicas, entende-se como importante, estar sempre apto a enfrentar os eventuais riscos que podem se desenrolar no cenário internacional, bem como procurar suprir suas vulnerabilidades. Neste sentido a consciência situacional destaca-se como sendo uma necessidade recorrente do país e, portanto, uma das principais vulnerabilidades identificada por esta pesquisa. Isto, contudo, não esgota as fragilidades do Brasil no mar.

Como visto, o país é rico e diverso em recursos advindos do mar, sejam eles naturais ou não. O petróleo e o gás natural se destacam dentre os demais, sendo também um ponto que merece grande atenção do setor da segurança e da defesa. Instalações como aquelas, por estarem longe da costa, são mais suscetíveis a ataques terroristas, por exemplo.

Já a pesca, apesar de não representar relevância econômica para o país, pode conduzir a indisposições e crises com outros países, quando realizada de forma ilegal nas AJB. Tal

cenário configura, no presente, uma violação da soberania nacional e no futuro pode representar uma potencial ameaça à defesa nacional. Assim sendo, enseja uma securitização do setor.

De forma destacada e resumida, pode-se dizer que as vulnerabilidades identificadas na Amazônia Azul são: concentração dos meios navais; dificuldades orçamentárias (posto que restringem a manutenção e renovação do poder naval); falta de meios de escolta; a dependência do petróleo *offshore*; e a consciência situacional marítima.

No que tange às ameaças, o que se observa, é que o Brasil, hoje, possui violações à sua soberania, mas nada que ponha em risco a sua defesa. Contudo, é preciso coibir estas ações de modo a não transmitir a imagem de que esta é uma infração tolerável ou que o país não pode, ou não tem interesse em proteger a integridade das suas águas. Este é um precedente perigoso, e que deve ser evitado.

A mesma lógica se aplica ao terrorismo internacional e às conturbações nas LCM. Com o pretexto de prestar auxílio, outros Estados poderiam atuar na Amazônia Azul. No momento este cenário não parece provável, mas é importante que o país se mantenha atento às potenciais ameaças que podem conduzir a este cenário ou a qualquer outro que afete a defesa nacional.

Face a este cenário, entende-se que a melhor forma do Brasil evitar ameaças no futuro é através da preservação de seu território por meio de uma boa política de gestão para a Amazônia Azul, aliada de um poder naval condizente à dimensão da área a ser patrulhada e defendida. Assim, tão logo as restrições orçamentárias permitam, é importante que se invista na incorporação de novos meios de patrulha e de esquadra, bem como na retomada do SisGGAZ e demais projetos estratégicos. Paralelamente, é necessária a ampliação da consciência marítima por parte da população brasileira, visto que se acredita que com uma nação mais inteirada da importância do mar, perceberá a importância de uma marinha forte e atuante.

Em resumo, a Amazônia Azul é uma vasta e rica região que possui pontos de vulnerabilidade e que não está isenta de potenciais ameaças. Assim sendo, como não se pode dizer que a condição de relativa paz vivida hoje, permanecerá no futuro, e recomenda-se assim, que estas vulnerabilidades sejam mitigadas.

4. CONCLUSÃO

A presente pesquisa se debruçou sobre a defesa da Amazônia Azul, buscando satisfazer o objetivo proposto, que é a apresentação de uma perspectiva das potenciais ameaças àquela região. Para tal, dividiu sua abordagem em dois espectros: o primeiro, de ordem externa, onde verificou-se o que está presente no Entorno Estratégico Brasileiro no Mar e como isso pode afetar o país, e o segundo, de ordem interna, que se debruçou sobre a Amazônia Azul com vistas ao mesmo objetivo.

Houve, portanto, a necessidade de estabelecer a área geográfica a ser trabalhada em ambas as esferas, e com isso, a discussão da definição das mesmas. Ao passo que definir a Amazônia Azul foi fácil, entender o que o Brasil chama de entorno estratégico e Atlântico Sul, foi uma tarefa árdua. Muitos foram os documentos e textos analisados para se compreender um limite que deveria estar claro na PND de 2018.

Esta é, portanto, a primeira crítica que se faz. O país necessita de clareza em suas diretrizes, sobretudo naquelas que dispõem sobre assuntos tão importantes como segurança, defesa e projeção no exterior. Em última instância, não seria surpreendente que tal circunstância possa se tornar uma vulnerabilidade, uma vez que interpretações sobrepostas podem gerar debates que tomem o adequado tempo de reação, ou duplicidade de atividades, onerando desnecessariamente o já comprometido erário público. Isto sem falar na “perda de capital humano” e eficácia, dada a sobreposição de atividades.

No âmbito interno, a situação observada não foi muito distinta. Há no mar brasileiro, grandes e valiosas riquezas além de seu elevado valor geopolítico para o país, mas pouco se faz para garantir a governança da área. Ao passo que o país busca internacionalmente, expandir os limites da Amazônia Azul, provavelmente com vistas a assegurar-lhe mais recursos e riquezas – a exemplo da recente incorporação da Elevação do Rio Grande às AJB –, no âmbito doméstico, não há preocupação com gestão eficiente destes recursos, sendo boa parte, se não toda a tarefa de governança, relegada ao CIRM.

Novamente vem à tona, uma nova vulnerabilidade do país em seu mar. Uma gestão deficitária e que não sabe ao certo o que há à sua disposição em termos de recursos, por exemplo, é facilmente prejudicada. Se o Brasil objetiva com seriedade proteger a Amazônia Azul, é importante que a conheça cada vez mais, e que administre da melhor forma possível

seus recursos. A pesquisa, em essência, procurou trabalhar em ameaças exógenas, mas ao buscar por elas, localizou ameaças endógenas à região. Por não ser algo que traga efetivo prejuízo à segurança ou à defesa nacional, a questão não foi analisada com profundidade ao longo do terceiro capítulo, no entanto, não se deve perder de vista estas questões. A proteção, preservação e defesa das AJB, antes de tudo, depende da vontade e do interesse dos brasileiros.

Para que isso ocorra, é imprescindível que a população amplie sua consciência marítima. A própria nomenclatura da Amazônia Azul cumpre essa tarefa, e o desastre ambiental que acometeu o nordeste brasileiro em 2019 – se teve um lado positivo –, foi chamar a atenção da população para as coisas que ocorrem no mar e para a atuação da marinha. Ações que reforcem a importância do mar para o Brasil, e a necessidade de protegê-lo e defendê-lo, provavelmente ajudarão a suprir algumas das vulnerabilidades identificadas no capítulo três, como a restrição orçamentária.

Esta por sua vez, transborda em diversos outros aspectos que impactam diretamente o poder naval brasileiro. Como apontado por Almeida e Cabral (2018), a capacidade da projeção da MB tende a retrair caso se mantenha o quadro de restrição orçamentária. Isso está relacionado ao envelhecimento e encolhimento da esquadra, que já se encontra com uma avançada média de idade.

Não obstante, essa força naval está concentrada no estado do Rio de Janeiro. Se por um lado isso favorece a proteção e a defesa do petróleo, por outro a deixa distante do restante do país. Em situação de necessidade, o tempo de deslocamento para a região poderia custar um importante tempo de reação, pois bases de potências estrangeiras têm alcance aéreo sobre boa parte do território nacional, a partir de instalações militares em Ascensão, Malvinas/Falkland e no Caribe.

O não uso militar das ilhas insulares brasileira, como preconizado por Castro (1995) e Chiozzo (2019) surge como outro entrave à defesa nacional. Situação esta agravada pela ausência de um sistema como o SisGAAZ, que muito contribuiria para a consciência situacional marítima do país. Estas são outras duas vulnerabilidades brasileiras no mar.

Hoje não se vislumbra qualquer ameaça clássica para o Brasil e sua Amazônia Azul, vinda de seu entorno estratégico. Porém, não se pode deixar de ter em mente, que nas relações internacionais não existem amigos, e sim, interesses, o que significa dizer que o atual cenário

de paz pode ser perturbado. Por esta razão é importante estar atento à situação geopolítica do Atlântico Sul, onde se nota um claro desequilíbrio de forças.

Naquelas águas predomina a capacidade de potências extrarregionais, notadamente do Reino Unido. Suas ilhas insulares estão localizadas de modo que cobre toda a porção sul do Atlântico, e seu uso militar contra as LCM brasileiras constitui grave ameaça ao Brasil, devido à sua grande dependência deste modal para seu comércio exterior.

Há de se considerar também a questão Antártica. Pleitos territoriais e interesses de exploração foram manifestados naquele continente. Por ora, esta situação está contida por força de tratado, o que não significa que possa se modificar, levando à disputas pela região. Tais disputas têm potencial para atingir o Brasil, sendo outra potencial ameaça.

A seu turno, a ineficácia das organizações internacionais, no que tange à sua atuação à defesa e segurança do Atlântico Sul, e das marinhas da costa africana, constituem duas outras vulnerabilidades ao país. Mais do que isso, talvez seja uma oportunidade que o Brasil hoje perde para liderar a região, ao mesmo tempo que assegura uma maior estabilidade no seu entorno estratégico no mar. Quiçá já esteja havendo um encolhimento do *softpower* brasileiro na região, como se dá na Namíbia.

Já no que diz respeito às ameaças não clássicas, tampouco se verificou riscos iminentes à segurança ou à defesa do Brasil no mar. O que existem são violações à soberania nacional, como no caso da pesca ilegal, e potenciais ameaças, como o terrorismo. Este se demonstrou a única ameaça não clássica dentre aquelas analisadas por esta pesquisa, com potencial real de ameaçar com seus próprios atos, a segurança e a defesa nacional. Todas as demais, ainda que tenham capacidade de impor prejuízos ao país, requereriam o seu transbordamento para uma questão entre Estados antes de se constituir em uma potencial ameaça. Em outros termos, à exceção do terrorismo, todas as ameaças analisadas são, em última instância, ameaças clássicas.

Naturalmente, o país não deve presidir de seu direito legítimo de combater às ameaças não clássicas. Agir de tal modo poderia estimular abusos sobre o mar brasileiro, que passaria a ser cada vez mais explorado. Pelo contrário, o Brasil deve investir em meios para combater esse tipo de ingerência externa. Assim preserva não apenas seu direito e suas riquezas, mas também transmite ao sistema internacional a mensagem que segue vigilante e atuante na

defesa de seu patrimônio. Assim, tem-se que, novamente, a redução das ameaças não clássicas requer a atuação do Brasil.

Diante deste cenário pode-se dizer, que ao passo que as ameaças são potenciais e dependem de uma modificação no cenário internacional que indisponha países aliados, as vulnerabilidades no EEB são reais e presentes. Infelizmente, o que se observa, é que parte delas se deve à inoperância do governo brasileiro ou à pouca importância que dispensa à Amazônia Azul e ao mar que cerca o país em seu contexto regional, no que diz respeito à segurança e à defesa do Brasil.

5. REFERÊNCIAS

Fontes oficiais em meio físico

CAVALCANTI, Vanessa Maria Mamede. **Plataforma Continental: a última fronteira da mineração brasileira**. Brasília: DNPM, 2011.

CPLP. **Declaração Constitutiva da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa - CPLP**. Lisboa, 1996.

MARINHA DO BRASIL. ESTADO-MAIOR DA ARMADA. **Doutrina Militar Naval**. 1. ed. Brasília, 2017a.

MARINHA DO BRASIL. ESTADO-MAIOR DA ARMADA. **O posicionamento da Marinha do Brasil nos principais assuntos de interesse naval**. Brasília, 2017b.

MARINHA DO BRASIL. **Política Naval**. Brasília, 2019g.

MARINHA DO BRASIL. **Portfólio Estratégico da Marinha**. 2017c.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Livro Branco da Defesa Nacional**. 2018b.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Política Nacional de Defesa. Estratégia Nacional de Defesa**. 2018a.

Fontes oficiais em meio digital

AGÊNCIA BRASILEIRA DE COOPERAÇÃO. **Pesquisa de Projetos**. Disponível em: <http://www.abc.gov.br/Projetos/pesquisa>. Acesso em 26 jun. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Anuário 2017**. 2017. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/20180112_Anuário_2017_v4-4-versão-final.pdf. Acesso em: 27 nov 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Desempenho do Setor Aquaviário: estatísticas do 1º Semestre de 2019**. 2019b. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/20190926-Estat%C3%ADstico-Aquaviário-1º-Sem-2019-FINAL-convertido.pdf>. Acesso em: 27 nov. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Estatístico Aquaviário**. 2019a. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>. Acesso em 27 nov. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO. **Análise do acidente com a plataforma P-36 - Relatório da Comissão de Investigação ANP/DPC**. 2001. Disponível em: http://www.anp.gov.br/images/EXPLORACAO_E_PRODUCAO_DE_OLEO_E_GAS/Seguranca_Operacional/Relat_incidentes/Relatorio_P-36.pdf. Aceso em 10 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO. **Painel Dinâmico de Produção de Petróleo e Gás Natural**. 2019. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMTcwZDU1ZGYtY2EzMC00MzhmLTllZjltOGE4NTU1NzA0ZGEwIiwidCI6IjQ0OTlmNGZmLTI0YTtytNGI0MiInZmVmlTEyNGFmY2FkYzkyMyJ9>. Acesso em 6 nov. 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Principais Dados**. 2019b. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/analises-transporte>. Acesso em: 13 dez. 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Transporte em Números**. 2019a. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/analises-transporte>. Acesso em: 13 dez. 2019.

GOVERNO DAS ILHAS DE TRISTÃO DA CUNHA. 2017. Disponível em: <https://www.tristandc.com/government.php>. Acesso em: 21 mai. 2019.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE - COMMERCIAL CRIME SERVICES. **IMB Piracy & Armed Robbery Map 2018**. 2019b. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018>. Acesso em: 20 jun. 2019.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE - COMMERCIAL CRIME SERVICES. **IMB Piracy & Armed Robbery Map 2019**. 2019a. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>. Acesso em: 30 dez. 2019.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE - COMMERCIAL CRIME SERVICES. **Maritime piracy incidents down in Q1 2019 but kidnapping risk in Gulf of Guinea persists**. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/index.php/1268-maritime-piracy-incidents-down-in-q1-2019-but-kidnapping-risk-in-gulf-of-guinea-persists>. Acesso em: 27 jun. 2019.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A.1025(26)**. 2009. Disponível em <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>. Acesso em 30 dez. 2019.

INTERNATIONAL SEABAD AUTHORITY. **About The International Seabed Authority**. 2019a. Disponível em: <https://www.isa.org.jm/authority>. Acesso em: 25 jun. 2019.

INTERNATIONAL SEABAD AUTHORITY. **Deep Seabed Minerals Contractors**. 2019c. Disponível em: https://www.isa.org.jm/deep-seabed-minerals-contractors?qt-contractors_tabs_alt=1#qt-contractors_tabs_alt. Acesso em: 25 jun. 2019.

INTERNATIONAL SEABAD AUTHORITY. **Member States**. 2019b. Disponível em: <https://www.isa.org.jm/member-states>. Acesso em: 25 jun. 2019.

JUNTA INTERAMERICANA DE DEFESA. **Projeto de Plano de Trabalho Anual**. 2018. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1fMN8fKvZDT-90kEv0D5RNVYZL2G6EyOC/view>. Acesso em: 18 set. 2019.

KIMMONS, Sean. **Isolated from US military, small Army post looks to rid terrorism in West Africa**. 27 nov. 2017. Disponível em: https://www.army.mil/article/187679/isolated_from_us_military_small_army_post_looks_to_rid_terrorism_in_west_africa. Acesso em: 3 jul. 2019.

MARINHA DO BRASIL. COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA RECURSOS DO MAR. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira**. 2019a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>. Acesso em: 7 jun. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA RECURSOS DO MAR. Prosperação e exploração de recursos minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial.** 2019b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/proarea>. Acesso em: 26 jun. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **Estrutura Organizacional.** 2019e. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/estrutura-organizacional>. Acesso em: 18 dez. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **Marinha do Brasil inaugura o Centro Integrado de Segurança Marítima.** 2018b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-inaugura-o-centro-integrado-de-seguranca-maritima>. Acesso em: 14 abr. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **Meios Navais.** 2019d. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/meios-navais>. Acesso em: 18 dez 2019.

MARINHA DO BRASIL. **Programa “Classe Tamandaré”.** 2020b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programa-classe-tamandare>. Acesso em 1 fev. 2020.

MARINHA DO BRASIL. **Programas Estratégicos.** 2020a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programas-estrategicos>. Acesso em: 1 fev. 2020.

MARINHA DO BRASIL. **Projeto e Construção.** 2020c. Disponível em <https://www.marinha.mil.br/prosub/projeto-e-construcao>. Acesso em: 1 fev. 2020.

MARINHA DO BRASIL. **Sobre.** 2019f. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/manchasdeoleo/sobre>. Acesso em: 10 jan. 2020.

MARINHA DO BRASIL. **Você Sabia?.** 2019c. Disponível em: https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/. Acesso em 7 ago. 2019.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Doutrina Militar de Defesa.** 2007b. Disponível em: https://www.defesa.gov.br/arquivos/File/legislacao/emcfa/publicacoes/md51_m_04_doutrina_militar_de_defesa_2a_ed2007.pdfAcesso em: 22 Fev. 2019.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Glossário das Forças Armadas.** Brasília, 2007a. Disponível em: https://www.defesa.gov.br/arquivos/File/legislacao/emcfa/publicacoes/md35_g_01_glossario_fa_4aed2007.pdf. Acesso em: 15 Abr. 2019.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Marinha participa de operação internacional no Golfo da Guiné.** 2017. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/noticias/29724-marinha-participa-de-operacao-internacional-no-golfo-da-guine>. Acesso em: 30 jun 2019.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Política Nacional de Defesa. Estratégia Nacional de Defesa.** 2012. Disponível em: http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf. Acesso em: 17 set. 2017.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS).** 2019. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/relacoes-internacionais/foruns-internacionais/zopacas> .Acesso em: 26 mai. 2019.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Exportação e Importação Geral.** 2019. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral> Acesso em: 3 set. 2019.

MINISTÉRIO DA PESCA E AQUICULTURA. **Boletim Estatístico da Pesca e Aquicultura 2011**. 2011. Disponível em: http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/biblioteca/download/estatistica/est_2011_bol__bra.pdf. Acesso em 19 nov. 2019.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Relações Bilaterais**. 2019. Disponível em: http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3663&Itemid=112&lang=pt-BR. Acesso em 3. set. 2019.

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA. AGÊNCIA NACIONAL DE MINERAÇÃO. **Anuário Mineral Brasileiro - Principais substâncias metálicas**. Brasília: ANM, 2019a. Disponível em: http://www.anm.gov.br/dnpm/publicacoes/serie-estatisticas-e-economia-mineral/anuario-mineral/anuario-mineral-brasileiro/amb_2018.pdf. Acesso em: 12 nov. 2019.

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA. AGÊNCIA NACIONAL DE MINERAÇÃO. **SIGMINE**. 2019b. Disponível em: <http://www.anm.gov.br/assuntos/ao-minerador/sigmine>. Acesso em: 14 nov. 2019.

MINISTRY OF DEFENSE. **Commander Netherlands Forces in the Caribbean**. 2019b. Disponível em: <https://english.defensie.nl/organisation/navy/navy-units/dutch-naval-command-caribbean>. Acesso em: 5 jul. 2019.

MINISTRY OF DEFENSE. **Defence tasks for the Dutch Caribbean**. 2019a. Disponível em: <https://english.defensie.nl/topics/caribbean/defence-tasks>. Acesso em: 5 jul. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. ASSEMBLÉIA GERAL. **Zona de paz y cooperación del Atlántico Sur (Resolución 41/11)**. Nova Iorque, 1986. Disponível em: <https://undocs.org/es/A/RES/41/11>. Acesso em: 21 ago. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay, 1982. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 11 nov. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. OCEANS AND LAW OF THE SEA. **Submissions, through the Secretary-General of the United Nations, to the Commission on the Limits of the Continental Shelf, pursuant to article 76, paragraph 8, of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982**. 2019. Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm. Acesso em: 21 out. 2019.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. **Working Groups**. 2019. Disponível em: <http://www.oas.org/csh/english/workinggroups.asp>. Acesso em: 18 set. 2019.

OTAN. **The North Atlantic Treaty**. Washington, 1949a. Disponível em: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_17120.htm?selectedLocale=en. Acesso em: 10 mai. 2019.

OTAN. **Tratado do Atlântico Norte**. Washington, 1949b. Disponível em: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_17120.htm?selectedLocale=pt. Acesso em: 10 mai. 2019.

PETROBRAS. **Nossa produção de petróleo no pré-sal ultrapassa 1 milhão de barris por dia**. 2016. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/nossa-producao-de-petroleo-no-pre-sal-ultrapassa-1-milhao-de-barris-por-dia.htm>. Acesso em: 12 dez. 2019.

PETROBRAS. **Plano Estratégico 2040. Plano de Negócios e Gestão 2019-2023**. s.d. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/pt/quem-somos/plano-estrategico/plano-de-negocios-e-gestao/>. Acesso em: 10 jul. 2019.

PETROBRAS. **Pré-Sal**. 2019. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>. Acesso em 4 nov. 2019.

PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA. **Continental Shelf and UNCLOS Article 76: Brazilian Partial Revised Submission to the Commission on the Limits of the Continental Shelf. Brazilian Oriental and Meridional Margins**. Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2018. Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/elcs_new/submissions_files/bra02_rev18/BR-OMM-ExecutiveSummary.pdf. Acesso em: 21 out. 2019.

POLICY DEPARTMENT EXTERNAL POLICIES. **The status and location of the military installations of the members states of the European Union and their potential role for the European security and defence policy**. Bruxelas: Parlamento Europeu, 2009. Disponível em: http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/sede300309studype407004/_SEDE300309StudyPE407004_en.pdf. Acesso em: 20 jun. 2019.

ROYAL AIR FORCE. **RAF Ascension Island**. 2019. Disponível em: <https://www.raf.mod.uk/our-organisation/stations/raf-ascension-island/>. Acesso em: 3 jul. 2019.

ROYAL NAVY. **F-35 Lightning**. 2019. Disponível em: <https://www.royalnavy.mod.uk/the-equipment/aircraft/fixed-wing/f35-lightning>. Acesso em: 20 jun. 2019.

SERVIÇO GEOLÓGICO DO BRASIL. **Geologia da Plataforma Continental Jurídica Brasileira e Áreas Oceânicas Adjacentes**. 2018. Disponível em <http://mapoteca.cprm.gov.br/programas/template.php>. Acesso em: 14 nov. 2018.

TIAR. **Tratado Interamericano de Assistência Recíproca**. Rio de Janeiro, 1948. Disponível em: http://pfdc.pgr.mpf.mp.br/atuacao-e-conteudos-de-apoio/legislacao/segurancapublica/tratado_interamericano_assistencia_reciproca_riodejaneiro.pdf. Acesso em: 21 ago. 2019.

U.S. AIR FORCE. **Curacao/Aruba Forward Operating Locations**. 20 jun. 2016. Disponível em: <https://www.12af.acc.af.mil/About-Us/Fact-Sheets/Display/Article/319233/curacaoaruba-forward-operating-locations/>. Acesso em: 3 jul. 2019.

UNASUL. **Consejo de Defensa Suramericano de UNASUR**. 2019. Disponível em: <https://www.unasursg.org/es/consejo-defensa-suramericano-unasur>. Acesso em: 19 set. 2019.

WORLD ECONOMIC FORUM. **China's staggering demand for commodities**. 2018. Disponível em: <https://www.weforum.org/agenda/2018/03/china-s-staggering-demand-for-commodities/>. Acesso em: 14 mar. 2019.

ZOPACAS. **Declaração de Montevideu**. 2013. Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/geopolitica/noticia/9323/ZOPACAS---Plano-de-Acao-de-Montevideu>. Acesso em: 7 jun. 2019.

Livros e capítulos de livros em meio físico

AQUINO, Edson Tomaz de. Entorno Estratégico. In: SAINT-PIERRE, Héctor Luis; VITELLI, Mariana Gisela (Orgs.). **Dicionário de segurança e defesa**. São Paulo: Editora Unesp, 2018.

BEIRÃO, André Panno; MARQUES, Miguel; RUSCHEL, Rogerio Raupp. A economia do mar no Brasil. In: BEIRÃO, André Panno; MARQUES, Miguel; RUSCHEL, Rogerio Raupp. **O Valor do Mar: uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil**. São Paulo: Essential Idea Editora, 2018b. p. 73-98.

BEIRÃO, André Panno; MARQUES, Miguel; RUSCHEL, Rogerio Raupp. Biotecnologia. In: BEIRÃO, André Panno; MARQUES, Miguel; RUSCHEL, Rogerio Raupp. **O Valor do Mar: uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil**. São Paulo: Essential Idea Editora, 2018a. p. 170-176.

BEIRÃO, André Panno; MARQUES, Miguel; RUSCHEL, Rogerio Raupp. Energia petróleo e gás. In: BEIRÃO, André Panno; MARQUES, Miguel; RUSCHEL, Rogerio Raupp. **O Valor do Mar: uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil**. São Paulo: Essential Idea Editora, 2018c. p. 100-122.

BEIRÃO, André Panno; MARQUES, Miguel; RUSCHEL, Rogerio Raupp. Pesca e Aquicultura. In: BEIRÃO, André Panno; MARQUES, Miguel; RUSCHEL, Rogerio Raupp. **O Valor do Mar: uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil**. São Paulo: Essential Idea Editora, 2018d. p. 160-168.

BEIRÃO, André Panno; MARQUES, Miguel; RUSCHEL, Rogerio Raupp. Portos e logística. In: BEIRÃO, André Panno; MARQUES, Miguel; RUSCHEL, Rogerio Raupp. **O Valor do Mar: uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil**. São Paulo: Essential Idea Editora, 2018e. p.140-158.

BEIRÃO, André Panno. A importância estratégica do mar no desenvolvimento do Brasil In: BEIRÃO, André Panno; MARQUES, Miguel; RUSCHEL, Rogerio Raupp. **O Valor do Mar: uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil**. São Paulo: Essential Idea Editora, 2018f. p.52-70.

BUZAN, Barry; WAEVER, Ole; WILDE, Jaap de. **Security: A New Framework For Analysis**. Londres: Lynne Rienner Publishers, 1998.

CASTRO, Therezinha de. **Atlântico Sul**. Escola Superior de Guerra - Departamento de Estudos. Rio de Janeiro, 1995.

CASTRO, Therezinha de. **Geopolítica, Princípios Meios e Fins**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1999.

CHALK, Peter. Maritime Terrorism In: CHALK, Peter. **The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy and Challenges for the United States**. Santa Mônica: Rand Corporation, 2008. p. 19-29.

CHALK, Peter. Piracy. In: CHALK, Peter. **The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy and Challenges for the United States**. Santa Mônica: Rand Corporation, 2008. p. 5-17.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de Estratégia**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010.

CRENSHAW, Martha. Have motivations of terrorism changed?. In: VICTOROFF, Jeff (Org.). **Tangled Roots: Social and Psychological Factors in the Genesis of Terrorism**. Amsterdã: IOS Press, 2006. p. 51- 57.

FILHO, Pio Penna. Reflexões sobre o Brasil e os desafios do Atlântico Sul no início do século XXI. In: GHELLER, Gilberto Fernando; GONZALES, Selma Lúcia de Moura; MELO, Laerte Peotta de (Orgs.). **Amazônia e Atlântico Sul: desafios e perspectivas para a defesa no Brasil**. Brasília, Ipea, 2015.

GRABRIELLI, José Sergio. O Atlântico Sul e a costa ocidental da África: os interesses brasileiros e a questão energética. In: JOBIM, Nelson A.; ETCHEGOYEN, Sergio W.; ALSINA, João Paulo (Org.). **Segurança Internacional, perspectivas brasileiras**. FGV, 2010. p. 539-544.

GREENBERG, Michael D.; CHALK, Peter; WILLIS, Henry H.; KHILKO, Ivan; ORTIZ, David S. **Maritime Terrorism: Risk and Liability**. Santa Mônica: RAND, 2006.

GROVE, Eric. **The Future of Sea Power**. Annapolis: Naval Institute Press, 1990.

HERZ, Mônica; HOFFMAN, Andrea Ribeiro. Segurança Coletiva. In: HERZ, Mônica; HOFFMAN, Andrea Ribeiro. **Organizações Internacionais**. Rio de Janeiro, Elsevier, 2004. p. 82-131.

HOFFMAN, Bruce. Defining Terrorism. In: HOFFMAN, Bruce. **Inside Terrorism**. Nova Iorque: Columbia Press University, 2006. p. 1-41.

HOFFMAN, Bruce. **Inside Terrorism**. Nova Iorque: Columbia Press University, 2006.

HOFFMAN, Frank G. **Conflict in 21st Century: The Rise of Hybrid Wars**. Arlington: Potomac Institute for Policy Studies, 2007.

KHUN, Thomas S. **A Estrutura das Revoluções Científicas**. São Paulo: Perspectiva, 2011

KIRAS, James D. Irregular Warfare: terrorism and Insurgency. In: BAYLIS, John; WIRTZ, James J.; GRAY, Colin S. (Org). **Strategy in the Contemporary World: An Introduction to Strategic Studies**. Oxford: Oxford University Press, 2010, p. 187-207.

KOSELLECK, Reinhart. Parte II. In: KOSELLECK, Reinhart. **Futuro e Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, 2006. p. 95-188.

LI, Xing. China's Pursuit of the "One Belt One Road" Initiative: A New World Order with Chinese Characteristics?. In: LI, Xing (Org.). **Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative**. Palgrave Macmillan, 2019, p. 1-27.

MAHAN, Alfred Thayer. **The Influence of Seapower upon history 1660-1783**. Nova Iorque: Dover, 1987.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Ed. Atlas, 2003.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia do Trabalho Científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos**. São Paulo: Ed. Atlas, 2013.

MORAES, Rodrigo Fracalossi de. Do Mare Liberum ao Mare Clausum: Soberania Marítima e Exploração Econômica das Águas Jurisdicionais e da Área. In: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (Org.). **O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico: América do Sul e Atlântico Sul**. Brasília: IPEA, 2014. p. 239-284.

MOURA, José Augusto Abreu de. **A estratégia naval brasileira no pós-guerra fria: uma análise comparativa com foco em submarinos**. Rio de Janeiro: FEMAR, 2014.

NETO, Julio Soares de Moura. Defendendo o pré-sal. In: JOBIM, Nelson A.; ETCHEGOYEN, Sergio W.; ALSINA, João Paulo (Org.). **Segurança Internacional, perspectivas brasileiras**. FGV, 2010. p. 449-462.

NEVES, André Luiz Varella. Atlântico Sul: Projeção Estratégica do Brasil para o Século XXI. In: GHELLER, Gilberto Fernando; GONZALES, Selma Lúcia de Moura; MELO, Laerte Peotta de (Orgs.). **Amazônia e Atlântico Sul: desafios e perspectivas para a defesa no Brasil**. Brasília, Ipea, 2015. p. 233-262.

PAIVA, Luiz Eduardo Rocha. O Jogo do poder na faixa atlântica do Entorno Estratégico Nacional e seus reflexos para a defesa e projeção do Brasil. In: GHELLER, Gilberto Fernando; GONZALES, Selma Lúcia de Moura; MELO, Laerte Peotta de (Orgs.). **Amazônia e Atlântico Sul: desafios e perspectivas para a defesa no Brasil**. Brasília, Ipea, 2015. p. 165-232.

PARRET, Peter. **Makers of Modern Strategy: from Machiavelli to the Nuclear Age**. Nova Jersey: Princeton University Press, 1986.

RAPOPORT, David. Modern Terror: The Four Waves. In: HEFFELFINGER, Christopher; MARQUARDT, Eric (org.) **Terrorism & Political Islam Origins, Ideologies, and Methods**. Combating Terrorism Center, 2008. p. 1-28.

REIS, Reginaldo. Atlântico Sul: um desafio para o século XXI: as velhas ameaças se perpetuam nas novas? In: ACIOLY, Luciana; MORAES, Rodrigo (Orgs.). **Prospectiva, estratégias e cenários globais: visões de Atlântico Sul, África lusófona, América do Sul e Amazônia**. Brasília: Ipea, 2011. p. 61-83.

SAINT-PIERRE, Hécor Luis. Grandes tendências da segurança internacional contemporânea. In: JOBIM, Nelson A.; ETCHEGOYEN, Sergio W.; ALSINA, João Paulo (Org.). **Segurança Internacional, perspectivas brasileiras**. FGV, 2010. p. 31-48.

SILVA, Antônio Rua de Almeida. O Atlântico Sul na perspectiva da segurança e da defesa. In: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (Org.). **O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico: América do Sul e Atlântico Sul**. Brasília: IPEA, 2014. p. 199 - 214.

SPELLER, Ian. **Understanding Naval Warfare**. Nova Iorque: Routledge, 2014.

TILL, Geoffrey. **Maritime strategy and the nuclear age**. Londres: Macmillan Academic and Professional LTD, 1990.

TILL, Geoffrey. **Seapower: A guide for the 21st century**. Londres: Routledge, 2009.

VAZ, Alcides Costa. O Atlântico Sul e as perspectivas estratégicas de Brasil, Argentina e África do Sul. In: ACIOLY, Luciana; MORAES, Rodrigo (Orgs.). **Prospectiva, estratégias e cenários globais: visões de Atlântico Sul, África lusófona, América do Sul e Amazônia**. Brasília: Ipea, 2011. p.49-59.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; et al. Direito do Mar. In: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; et al. **Amazônia Azul: O mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006. p. 33-53.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.

WALTZ, Kenneth N. **Theory of International Politics**. Reading: Addison-Wesley Publishing Company, 1979.

Livros e capítulos de livros em meio digital

ABDUL-HAK, Ana Patrícia Neves Tanaka. Sistema Interamericano de Defesa: Tratado Interamericano de Assistência Recíproca. In: ABDUL-HAK, Ana Patrícia Neves Tanaka. **O Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS): Objetivos e Interesses do Brasil**. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2013. p. 38-45. Disponível em: http://funag.gov.br/loja/download/1051-Conselho_de_Defesa_Sul_Americano.pdf. Acesso em: 18 set. 2019.

AMORIM, Celso. **A grande estratégia do Brasil: discursos, artigos e entrevistas da gestão no Ministério da Defesa (2011-2014)** / Celso Amorim ; Antonio Jorge Ramalho da Rocha ... [et al] (editores). - Brasília : FUNAG; [São Paulo] : Unesp, 2016.

CABRAL, Ricardo Pereira. Um estudo histórico sobre a guerra. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; LEÃO, Karl Schaurster Sousa (Org.). Por que a Guerra?. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018. *E-book*.

CLARKE, Richard A.; KNAKE, Robert K. Trial Runs. In: CLARKE, Richard A.; KNAKE, Robert K. **Cyber War: The Next Threat to National Security and What to do About It**. Harper Collins, 2010. *E-book*. p. 21-79.

CORBETT, Julian S. **Principles os Maritime Strategy**. Mineola: Dover Publications Inc., 2004. *E-book*.

JANE. **Brazil**: Executive Summary. 2019. Disponível em: <https://janes.ihs.com/Janes/Display/brazs010-SAM#Military%20Conflict>. Acesso em: 21 dez. 2019.

JANE. **Jane's Fighting Ships 2009-2010**. 2009.

Artigos acadêmicos em meio físico

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Alfred Thayer Mahan e os Elementos do Poder Marítimo (III) - Parte 1. Revista **Marítima Brasileira**. v. 129, n. 10/12 , p. 133- 152, 2009b.

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Alfred Thayer Mahan: O Homem (I). Revista **Marítima Brasileira**. v. 129, n. 04/06 , p.147-173, 2009a.

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de.; CABRAL, Ricardo Pereira. Classificação de Marinhas: uma proposta de metodologia comparativa. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, Porto Alegre, v. 7, n. 14, p. 13-40, 2018.

BERNARDINO, Luís Manuel Brás. A Segurança Marítima no Seio da CPLP: Contributos para uma Estratégia nos Mares da Lusofonia. **Nação de Defesa**. n 128, p. 41-65, 2011.

CAMINHA, João Carlos. Mahan: sua época e suas ideias. **Revista Marítima Brasileira**, v. 106, n. 7/9, p. 15-70, jul-set ,1986.

CARVALHO, Josiane Rocha; NUNES, Raul Cavedon. A ZOPACAS no contexto da geopolítica do Atlântico Sul: História e desafios atuais. **Revista Perspectiva**, v. 7, n. 13, p. 83-102, 2014.

CASTRO, Belmiro M.; et al. A Amazonia azul recursos e preservação. **Revista USP**, São Paulo, n. 113, p. 7-26, 2017.

CRENSHAW, Martha. The causes of Terrorism. **Comparative Politics**, Nova Iorque, v. 13, n 4, p. 379-399, jul. 1981.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **Cruzeiros Marítimos, temporada 2017-2018**: Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil. s.d. Disponível em: https://abremar.com.br/wp-content/uploads/2018/10/CLIA_v11.pdf. Acesso em: 4 dez.2019.

MATTOS, Leonardo Faria de. A inclusão da Antártica no conceito de entorno estratégico brasileiro. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 1, p. 165-191, 2014.

RIBEIRO, Cláudio Oliveira. As relações Brasil-África entre os governos Collor e Itamar Franco. **Revista Brasileira de Ciência Política**, Brasília, n. 1, p. 289-329, 2009.

SARTORI, Giovanni. Concept Misformation in Comparative Politics. **The American Political Science Review**, v. 65, n. 4, p. 1033-1053, Dec. 1970.

SCHUMACHER, Tobias; NITOIU, Cristian. Russia's Foreign Policy Towards North Africa in the Wake of the Arab Spring. **Mediterranean Politics**. v. 20, n.1, p. 97-104, 2015.

SILVA, Antônio Rua de Almeida. “As novas ameaças” e a Marinha do Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 7, p. 32-42, 2006.

TILL, Geoffrey. Poder Marítimo: Questões relevantes e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 7, p 8-31, 2006.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Consequências Estratégicas para uma Marinha de Águas Marrons. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 16, p. 7-20, 2010.

VIEIRA, Frederick Brum. Tratado da Antártica: Perspectivas Territorialista e Internacionalista. **Cadernos PROLAM /USP**, São Paulo, v. 2, p. 49-82, 2006.

Artigos Acadêmicos em meio digital

ABDENUR, Adriana Erthal; MATTJEIS, Frank; SEABRA, Pedro. An ocean for the Global South: Brazil and the zone of peace and cooperation in the South Atlantic. **Cambridge Review of International Affairs**, 2016. Disponível em: <http://www.institutorio Branco.itamaraty.gov.br/images/pdf/CAD/LXVII/Bibliografia/politica-externa-brasileira/leitura-obrigatoria/An-ocean-for-the-Global-South-Brazil.pdf>. Acesso em: 30 mai. 2019.

AUGÉ, Benjamin. Oil Exploration and Production in Africa since 2014: Evolution of the Key Payers and their Strategies. **IFRI**, 2018. Disponível em: <https://www.ifri.org/en/publications/notes-de-lifri/oil-exploration-and-production-africa-2014-evolution-key-players-and>. Acesso em: 24 jun. 2019.

FIORI, José Luís. **O Brasil e seu ‘entorno estratégico’ na primeira década do século XXI**. 2013. Disponível em: <https://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Politica/O-Brasil-e-seu-%27entorno-estrategico%27-na-primeira-decada-do-seculo-XXI/4/28080>. Acesso em: 20 jun. 2019.

GLENN, Russell W. Thoughts on “Hybrid” Conflict. **Small Wars Journal**, 2009. Disponível em: <https://smallwarsjournal.com/blog/journal/docs-temp/188-glenn.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2019.

GUIMARÃES, Luiz Felipe de Macedo Soares. Um Brasil ignorado: o espaço marinho nacional. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 106, n.7/9, p. 121-140, 1986. Disponível em: http://memoria.bn.br/pdf/008567/per008567_1986_00220.pdf. Acesso em 11 ago. 2019.

GUINDO, Miguel G; MARTÍNEZ, Gabriel, GONZÁLEZ, Valera. La Guerra Híbrida: Nociones Preliminares y su Repercusión em el Planeamiento de los Países y Organizaciones Occidentales. **Instituto Español de Estudios Estratégicos**. Granada, 2015. Disponível em: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_trabajo/2015/DIEEET02-2015_La_Guerra_Hibrida_GUindo_Mtz_Glez.pdf. Acesso em: 01 ago. 2018.

MOREIRA, Carlos Alberto Lopes; et al. **Arquitetura Securitária para o Atlântico Sul**. Pedrouços: Instituto Universitário Militar, 2017. Disponível em: https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/21957/1/08_20170406%20%20TIG%20Atl%20Sul.pdf. Acesso em: 18 set. 2019.

PAUTASSO, Diego. O papel da África na nova rota da seda marítima. **Revista Brasileira de Estudos Africanos**. v. 1, n. 2, p. 124-136, 2016. Disponível em: <https://www.seer.ufrgs.br/rbea/article/view/67028/40021>. Acesso em: 2 fev. 2020.

PWC. **Pwc Leme Circum-navegação**: uma visão integrada da economia do mar. 4 ed. PWC, 2019. Disponível em: <https://www.pwc.pt/pt/publicacoes/leme/pwc-leme-circum-navegacao-2019-pt.pdf>. Acesso em 14 out. 2019.

SOUZA, Tamires Aparecida Ferreira. As razões de existência do Conselho de Defesa Sul-Americano da UNASUL. **Revista Carta Internacional**. Belo Horizonte, v. 11, n. 3, p. 124-148, 2016. Disponível em: <https://www.cartainternacional.abri.org.br/Carta/article/view/485/331>. Acesso em 18 set. 2019.

VREY, François. A Blue BRICS, Maritime Security and South Atlantic. **Contexto Internacional**, Rio de Janeiro, v. 39 n.2 Mai./Ago. 2017. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/cint/v39n2/0102-8529-cint-2017390200351.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2018.

WELLANSEN, Sally Silva. Terrorismo e os atentados de 11 de setembro de 2001. *Tempo Social*. São Paulo, p. 83-112, out. 2002. Disponível em: < <http://www.journals.usp.br/ts/article/view/12384/14161>> Acesso em: 27 Ago. 2018.

Reportagens de sítios eletrônicos

ALJAZEERA. Russia in Africa: Inside a military training centre in CAR. **AlJazeera**. 14 abr. 2019. Disponível em: <https://www.aljazeera.com/programmes/talktojazeera/inthefield/2019/04/russia-africa-military-training-centre-car-190411152658162.html>. Acesso em: 24 jun. 2019.

ARAUJO, Edson José de. Venezuela abre portos para navios militares russos. **CEIRI News**. 27 ago. 2019. Política Internacional. Disponível em: <https://ceiri.news/venezuela-abre-portos-para-navios-militares-russos/>. Acesso em: 12. set. 2019.

BBC. Greve dos caminhoneiros: a cronologia dos 10 dias que pararam o Brasil. **BBC**. 30 mai. 2018. Brasil. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44302137>. Acesso em 1 fev. 2020.

BORGES, João. Diretor-geral da ANP diz que Brasil estará entre os cinco maiores produtores de petróleo do mundo. **G1**. 4 nov. 2019. Economia. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/blog/joao-borges/post/2019/11/04/diretor-geral-da-anp-diz-que-brasil-estara-entre-os-cinco-maiores-produtores-de-petroleo-do-mundo.ghtml>. Acesso em: 4 nov. 2019.

BROADWELL, Jillian. BP oil spill did \$17.2 billion in damage to natural resources, scientists find in first-ever financial evaluation of spill's impact. **Virginia Tech Daily**. 20 abr. 2017. Disponível em: <https://vtnews.vt.edu/articles/2017/04/cals-bp.html>. Acesso em 10 jan. 2020.

BROOKERS, Peter. Russia's Africa Ambitions. **The National Interest**. 7 mar. 2019. Security. Disponível em: <https://nationalinterest.org/feature/russias-africa-ambitions-46352>. Acesso em: 5 jul. 2019.

CARVALHO, Roberto Guimarães. A outra Amazônia. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 25 fev. 2004. Opinião, p.A3. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=15997&anchor=5184019&origem=busca&pd=fd484d2736d4032623fb1e023f94eed1>. Acesso em: 20 ago. 2019.

CUÉ; Carlos; BARREIRO, Ramiro. Argentina metralha e afunda barco de pesca chinês em suas águas. **El País**. Buenos Aires, 15 mar. 2016. Internacional. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2016/03/15/internacional/1458071690_194944.html. Acesso em: 22 ago. 2018.

DANTAS, Everton. 'Guerra do Atum': barco brasileiro é atacado por embarcação chinesa em alto-mar. 'Guerra do Atum': barco brasileiro é atacado por embarcação chinesa em alto-mar. **Poder Naval**. 23 nov. 2018. Noticiário Nacional. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2018/11/23/guerra-do-atum-barco-brasileiro-e-atacado-por-embarcacao-chinesa-em-alto-mar/>. Acesso em: 23 dez. 2019.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Ilha de Santa Helena inaugura "o aeroporto mais inútil do mundo". **Diário de Notícias**. 14 out. 2017. Mundo. Disponível em: <https://www.dn.pt/mundo/interior/ilha-de-santa-helena-inaugura-o-aeroporto-mais-inutil-do-mundo-8844098.html>. Acesso em: 20 jun. 2019.

EFE. Arábia Saudita ataca rebeldes do Iêmen que teriam bombardeado refinarias. **Exame**. 20 ste. 2019. Mundo. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/mundo/arabia-saudita-ataca-rebeldes-do-iyemen-que-teriam-bombardeado-refinarias/>. Acesso em 9 fev.2020.

EXAME. Ativação de tratado contra Maduro não é ação militar, diz Ernesto Araújo Disponível. **Exame**. 12 set. 2019. Brasil. em: <https://exame.abril.com.br/brasil/ativacao-de-tradado-contra-maduro-nao-e-acao-militar-diz-ernesto-araujo/>. Acesso em: 18 set. 2019.

FALLET, João. Brasil tem a 5ª maior presença diplomática na África. **BBC**. Brasília, 17 out. 2011. Brasil. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2011/10/111017_diplomacia_africa_br_jf. Acesso em 3 set. 2019.

FORMIGONI, Ivan. Produção per capita de marna bovina, no Brasil e no mundo. **Farm News**. 11 mar. 2019. Pesquisa. Disponível em: <http://www.farmnews.com.br/pesquisa/producao-per-capita-de-carne-bovina/>. Acesso em: 24 nov. 2019.

G1. Pescadores relatam assaltos frequentes na Baía de Guanabara. **G1**. Rio de Janeiro. 14 jan. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/01/14/pescadores-relatam-assaltos-frequentes-na-baia-de-guanabara.ghtml>. Acesso em: 30 dez. 2019.

KASTNER, Tássia. 'Há terrorismo no Brasil', diz ministro da Justiça. **Folha de São Paulo**. 16 out. 2019. Poder. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/poder/2018/10/ha-terrorismo-no-brasil-diz-ministro-da-justica.shtml>. Acesso em: 9 jan. 2020.

KAYE, Malati. Países podem ser responsáveis por navios de pesca no exterior, segundo decisão do tribunal internacional. **Mongabay**. 19 nov. 2015. Não Paginado. Disponível em: <https://brasil.mongabay.com/2015/11/paises-podem-ser-responsaveis-por-navios-de-pesca-no-exterior-segundo-decisao-do-tribunal-internacional/>. Acesso em: 23 dez. 2019.

LOPES, Roberto. Itália oferece fragatas FREMM ao Brasil. **Poder Naval**, 30 jan. 2019. Indústria de Defesa. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2019/01/30/italia-oferece-fragatas-fremm-ao-brasil/>. Acesso em: 11 mar. 2019.

LOPES, Roberto. MB aguarda sinal verde do Peru para transferir submarinos Timbira e Tapajó. **Poder Naval**. 1 jan. 2020. Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2020/01/01/mb-aguarda-sinal-verde-do-peru-para-transferir-submarinos-timbira-e-tapajo/>. Acesso em: 1 fev. 2020.

MEIRELLES, Calrisse, et. al. Inferno na P-36 da Petrobras. 21 mar. 2001. Brasil. Disponível em: https://istoe.com.br/39570_INFERNO+NA+P+36+DA+PETROBRAS. Acesso em: 10 jan. 2020.

MESQUITA, João Lara. As três maiores ameaças aos Oceanos. **Mar Sem Fim**, 15 mai. 2017. Oceanos. Disponível em: <https://marsemfim.com.br/as-tres-maiores-ameacas-aos-oceanos/>. Acesso em: 24 dez. 2019.

MESQUITA, João Lara. Assaltos a barcos no Brasil viralizam no litoral. **Mar Sem Fim**, 20 jul. 2019. Embarcações. Disponível em: <https://marsemfim.com.br/assaltos-a-barcos-no-brasil/>. Acesso em: 26 fev. 2019.

MESQUITA, João Lara. Pesca ilegal, os abusados chineses no Atlântico Sul. **Mar Sem Fim**, 27 nov. 2018. Pesca. Disponível em: <https://marsemfim.com.br/pesca-ilegal-os-abusados-chineses-no-atlantico-sul/>. Acesso em: 26 fev. 2019.

MESQUITA, João Lara. Pesca ilegal: uma guerra por causa dela? **Mar Sem Fim**, 02 dez. 2017. Pesca. Disponível em: <https://marsemfim.com.br/pesca-ilegal-uma-guerra-por-causa-dela/>. Acesso em: 26 fev. 2019.

NAVAL TECHNOLOGY. Sea Hunter: inside the US Navy's autonomous submarine tracking vessel. **Naval Technology**. 3 mai. 2018. Análise. Disponível em: <https://www.naval-technology.com/features/sea-hunter-inside-us-navys-autonomous-submarine-tracking-vessel/>. Acesso em 6 set.2019.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Guia dos ataques na Arábia Saudita: quem são os Houthis e por que o Iã é responsabilizado. **O Estado de São Paulo**. 16 set. 2029. Internacional. Disponível em: <https://internacional.estadao.com.br/noticias/geral,guia-dos-ataques-na-arabia-saudita-quem-sao-os-houthis-e-por-que-o-ira-e-responsabilizado,70003012688>. Acesso em 9 fev.2020.

O GLOBO. A misteriosa Ilha Bouvet, um dos pontos mais isolados do mundo. **O Globo**. 28 fev. 2014. Ciência. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/sociedade/ciencia/a-misteriosa-ilha-bouvet-um-dos-pontos-mais-isolados-do-mundo-11742562>. Acesso em 20 jun. 2019.

O GLOBO. Aviões militares russos carregando tropas e equipamentos chegam à Venezuela. **O Globo**. 24 mar. 2019. Mundo. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/mundo/avioes-militares-russos-carregando-tropas-equipamentos-chegam-venezuela-23546894>. Acesso em 5 jul. 2019.

OLIVEIRA, Eliane; DUCHIADE, André. Itamaraty corta embaixadas e chama de volta 11% dos diplomatas no exterior. **O Globo**. 5 jun. 2019. Mundo. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/mundo/itamaraty-corta-embaixadas-chama-de-volta-11-dos-diplomatas-no-exterior-23717247>. Acesso em: 3 set. 2019.

OLIVEIRA, Nielmar. Petrobras anuncia venda de ativos na Nigéria. **Agência Brasil**. Rio de Janeiro, 1 nov. 2018. Economia. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-11/petrobras-anuncia-venda-de-ativos-na-nigeria>. Acesso em: 17 set. 2019.

ORINOCO TRIBUNE. A Walk Through US Military Bases in Curacao and Aruba. **Orinoco Tribune**. 22 abr. 2019. Disponível em: <https://orinocotribune.com/a-walk-through-us-military-bases-in-curacao-and-aruba>. Acesso em: 3 jul. 2019.

PACHECO, Paula. Manchas de óleo em praias do Nordeste ameaçam a economia. **Estado de Minas**. 10 out. 2019. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2019/10/10/internas_economia,1091539/manchas-de-oleo-em-praias-do-nordeste-ameacam-economia.shtml. Acesso em: 10 jan. 2020.

PEIXE BR. **Peixe Br lança campanha para aumento do consumo de peixes de cultivo no país**. 14 ago. 2018. Disponível em: <https://www.peixebr.com.br/peixe-br-lanca-campanha-para-aumento-do-consumo-de-peixes-de-cultivo-no-pais/>. Acesso em: 23 nov. 2019.

PODER NAVAL. Cooperação Brasil-Namíbia. **Poder Naval**. 10 fev. 2009. Noticiário Nacional. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2009/02/10/cooperacao-brasil-namibia/>. Acesso em: 4 jun. 2019.

PORTAL NÁUTICO. Evite assaltos em alto-mar. **Portal Náutico**. Disponível em: <https://www.portalnautico.com.br/noticias-nauticas/show/105>. Acesso em 30 dez. 2019.

RAMALHO, André. Depois de sair da África, Petrobras prepara venda de ativos na Bolívia e Uruguai. **Valor Econômico**. 15 ja. 2020. Empresas. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/01/15/depois-de-sair-da-frica-petrobras-prepara-venda-de-ativos-na-bolivia-e-uruguai.ghtml>. Acesso em: 11 fev. 2020.

REMPFER, Kyle. New in 2019: Two new US air bases in Africa nearing completion. **Airforce Times**. 3 jan. 2019. Disponível em: <https://www.airforcetimes.com/news/your-air-force/2019/01/03/new-in-2019-two-new-us-airbases-in-africa-nearing-completion/>. Acesso em: 3 jul. 2019.

RITTNER, Daniel. Serra estuda fechamento de embaixadas. **Valor Econômico**. Brasília, 17 mai. 2016. Disponível em: <https://www.valor.com.br/brasil/4566289/serra-estuda-fechamento-de-embaixadas>. Acesso em: 3 set. 2019.

ROTH, Andrew. Russian military arrive in Venezuela to discuss ‘training and strategy’. **The Guardian**. Moscou, 25 mar. 2019. Americas. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2019/mar/25/russian-military-officials-arrive-in-venezuela-to-discuss-training-and-strategy>. Acesso em: 5 jul. 2019.

SANTANA, Wellerson. Pesqueiro Chinês ataca embarcação Potiguar por disputa de pesca de atum. **Pesca Amadora**. 25 nov. 2018. Pesca, Náutica e Meio Ambiente. Disponível em: <https://www.pescamadora.com.br/2018/11/pesqueiro-chines-ataca-embarcacao-potiguar-por-disputa-de-pesca-de-atum/>. Acesso em: 23 dez. 2019.

SCHMITT, Eric. Russia's Military Mission Creep Advances to a New Front: Africa. **The New York Times**. 31 mar. 2019. Africa. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2019/03/31/world/africa/russia-military-africa.html>. Acesso em: 5 jul. 2019.

SERPA, Egídio. Turismo: cruzeiros marítimos crescem no Brasil. **Diário do Nordeste**. 13 set. 2019. Disponível em: <http://blogs.diariodonordeste.com.br/egidio/68168-2/>. Acesso em: 5 dez. 2019.

SLEMAN, Gustavo. Pescador é roubado na Baía de Guanabara. **Band News FM**. 31 jan. 2019. Cidade. Disponível em: <http://bandnewsfmrio.com.br/editorias-detalhes/pescador-e-roubado-na-baia-de-guanabara>. Acesso em: 26 fev. 2019.

STAVIRDIS, James. Maritime Hybrid Warfare is Coming. *Proceedings*. 2016. Disponível em: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2016/december/maritime-hybrid-warfare-coming>. Acesso em: 27 abr. 2020.

TIEGHI, Ana Luiza. Temporada brasileira de cruzeiros será mais longa e terá navio extra. **Folha de São Paulo**. Turismo. 19 set. 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/turismo/2019/09/temporada-brasileira-de-cruzeiros-sera-mais-longa-e-tera-navio-extra.shtml>. Acesso em: 6 dez. 2019.

TOLEDO, Marcelo. Justiça condena 8 brasileiros acusados de terrorismo antes da Rio-2016. **Folha de São Paulo**. 4 mai. 2017. Cotidiano. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/05/1881176-justica-condena-8-brasileiros-acusados-de-terrorismo-antes-da-rio-2016.shtml>. Acesso em: 9 jan. 2019.

TOSSINI, J. Vitor. A look at the considered locations for new British military bases overseas. **U.K. Defence Journal**. 1 mar. 2019. Análise. Disponível em: <https://ukdefencejournal.org.uk/a-look-at-the-considered-locations-for-new-british-military-bases-overseas/>. Acesso em: 3 jul. 2019.

VEJA. Terrorismo, um mal recente no país. **Veja**. 19 jul. 2019. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/brasil/terrorismo-um-mal-recente-no-pais/>. Acesso em: 9 jan. 2020.

VERDÉLIO, Andreia. Brasil formaliza saída da Unasul para integrar Prosul. **Agência Brasil**. 16 abr. 2019. Internacional. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/internacional/noticia/2019-04/brasil-formaliza-saida-da-unasul-para-integrar-prosul>. Acesso em: 30 jan. 2020.

VINHOLES, Thiago. O que mudou na aviação após o 11 de setembro. **Airways**. 11. set. 2019. Aviação Comercial. Disponível em: <https://airway.uol.com.br/o-que-mudou-na-aviacao-apos-o-11-de-setembro/>. Acesso em: 6 dez. 2019.

Teses e dissertações

CHIOZZO, Vitor Deccache. **A importância geoestratégica de utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras**. 2019. Dissertação (Mestrado Profissional em Estudos Marítimos) –

FÉLIX, Luiz Antonio Girianelli. **Potencial disruptivo da manufatura aditiva**: influência nas cadeias de suprimentos e uma aplicação na Marinha do Brasil. 2017. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-graduação em Engenharia de Produção, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/colecao.php?strSecao=resultado&nrSeq=30104@1>. Acesso em: 20 fev. 2019.

LUZ, Margarida Rufino Correia. **A Pirataria no Golfo da Guiné**: Como precaver a intensificação do fenómeno da insegurança no Golfo da Guiné e reconduzir a região a uma situação de estabilidade e segurança?. 2016. Dissertação (Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais) – Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 2016. Disponível em: https://repositorio.ucp.pt/bitstream/10400.14/21818/1/Tese_Margarida%20Luz.pdf. Acesso em 27 jun.2019.

RODRIGUES, Bernardo Salgado. **Geopolítica dos Recursos Naturais Estratégicos Sul-Americanos no Século XXI**. 2015. Dissertação (Mestrado em Economia Política Internacional) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=2374068. Acesso em: 20 ago.2018.

VIOLANTE, Alexandre Rocha. **Política Externa, Política de Defesa e Cooperação Sul-Sul como Grande Estratégia na África Ocidental**: Um Estudo de Caso em Cabo Verde e São Tomé e Príncipe. 2017. Dissertação (Mestrado em Estudos Estratégicos) – Instituto de Estudos Estratégicos, Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2017.

Trabalhos apresentados em eventos

DUPUY, Héctor Adolfo; MORGANTE, Martín; STANGANELLI, Isabel; MARGUELICHE, Juan Cruz; VENTURO, Eduardo; DEDIEGO, Paola; LEVIS, Juan Martín; PATRONELLI, Hilario; COSTANTINO, Alejandro. **Geopolítica del Atlántico Sur**: Las relaciones sur-sur y la presencia de las potencias hegemónicas . In: **XV Jornadas de Geografía da UNLP**, 2013, La Plata, Argentina. Disponível em: <http://jornadasgeografia.fahce.unlp.edu.ar/xv-jornadas/actas/04.Dupuy-Hectoryequipo.pdf/view>. Acesso em: 18 abr. 2019.

FUCCILLE, Alexandre. **Brasil e o Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS)**: um balanço de uma década de sua existência. In: **11º Encontro da Associação Brasileira de Ciência Política**, 2018, Curitiba. **Anais**. Curitiba: ABCP, 2018. Disponível em: https://cienciapolitica.org.br/_arquivos/encontro-abcp-2018/arquivos/BYHK.pdf. Acesso em: 18 set. 2019.

LI, Xing. **The multiple complexities of China's positions in the global economy**: implication to the Global South. 2019, Rio de Janeiro.

MARINHA DO BRASIL. **COMANDO DO CONTROLE DO TRÁFEGO MARÍTIMO. Escola de Guerra Naval. PPGEM 2 Out. 2018**. 2018a, Rio de Janeiro.

MONTEIRO, Álvaro Augusto Dias. **Soberania Nacional** - "A defesa da Amazônia Azul". 2011, São Paulo. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Sb-gsM1Y-iU&t=1870s>. Acesso em: 12 Set. 2017.

SENHORAS, Elói Martins; MOREIRA, Fabiano; VITTE, Claudete de Castro Silva. **A Agenda Exploratória de recursos naturais na América do Sul: da empiria à teorização geoestratégica de assimetrias das relações internacionais**. In: **12º Encontro de Geógrafos da América Latina - Caminhando em uma América Latina em transformação**, 2009, Montevideo, Uruguai. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geopolitica/16.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2018.

Documento iconográfico

MARINE TRAFFIC. **Density Maps**. 2017. Disponível em: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-45.7/centery:-23.4/zoom:8>. Acesso em 12 nov. 2019.