

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC HUGO LEONARDO MACHADO DE ARAUJO

OPERAÇÕES *OBANGAME EXPRESS* NO GOLFO DA GUINÉ: o planejamento de emprego de meios da Marinha do Brasil no combate à pirataria marítima como instrumento da Política Externa Brasileira

Rio de Janeiro

2020

CC HUGO LEONARDO MACHADO DE ARAUJO

OPERAÇÕES *OBANGAME EXPRESS* NO GOLFO DA GUINÉ: o planejamento de emprego de meios da Marinha do Brasil no combate à pirataria marítima como instrumento da Política Externa Brasileira

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF Montilla

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2020

## AGRADECIMENTOS

À alta Administração Naval, por ter-me permitido participar do processo seletivo do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores, turma de 2020.

Aos meus antigos Comandantes na Base Almirante Castro e Silva, CA Martins e CA Barroso, pelos valiosos conselhos e orientações que me nortearam a lograr êxito na admissão ao CEMOS.

Ao meu orientador, CF Montilla, pela paciência e pelas orientações precisas e diretas que permitiram a conclusão desta dissertação.

Ao CF (RM1) Nagashima, pela serena didática nos ensinamentos acerca da metodologia do trabalho científico e pelos materiais de diversas plataformas, inclusive pessoais, colocados à disposição dos Oficiais-Alunos, que contribuíram muito para o entendimento e aprendizado.

Ao CF Thomaz, amizade conservada da antiga Praça D'Armas do "URSO", pelas orientações pertinentes e decisivas que foram essenciais à pesquisa.

À CT(S) Silviane, pelo apoio pessoal e experiência profissional, que contribuíram de forma ímpar não só para a conclusão deste trabalho, mas também para o equilíbrio e a tranquilidade necessários no decorrer da pesquisa e redação.

À minha mãe, Maria Leonora, pelo amor incondicional e pelos ensinamentos para a vida, que me fizeram o que sou hoje, pelo exemplo de pessoa e cidadã, pela paciência e esforço logístico emanado, principalmente, durante o período de quarentena.

Aos meus filhos, Hugo Leonardo e Igor Vinicius, pelo amor, carinho e cuidado, mas, acima de tudo, pela paciência que tiveram com o pai, sabendo entender que nestes dois últimos anos minha atenção estaria dividida com outras obrigações além do normal, sacrificando-os de alguma forma, mas por uma boa causa.

Ao Deus fiel e justo, que nunca me abandonou e, apesar das dificuldades, deu-me forças para perseverar até o fim.

*“Si vis pacem, para bellum”*

(Provérbio latim)

## RESUMO

A pirataria marítima é um problema latente na comunidade internacional e vem evoluindo juntamente com o capitalismo global. Os piratas vêm migrando de tradicionais e históricas regiões de atuação para outras de grande importância não só econômicas, mas também político-estratégicas, como acontece no Golfo da Guiné. Nesse contexto, as ações diplomáticas brasileiras ampliam seu campo de atuação e influência por meio de diversos instrumentos, dentre eles o da Defesa. Em atendimento a essa demanda, a Marinha do Brasil, por meio do Ministério da Defesa em sinergia com o Ministério das Relações Exteriores, lança mão de planejamentos operativos, empregando meios navais a fim de contribuir para a Política Externa conforme atribuído em sua missão enunciada na Política Naval. Sendo assim, foram selecionadas como objeto de estudo desta dissertação as participações dos meios navais da MB em operações internacionais cujo propósito é responder ao seguinte questionamento: o planejamento do emprego de meios navais nas operações multinacionais de combate à pirataria marítima no Golfo da Guiné (costa ocidental da África) nas Operações *Obangame Express* contribui para a Política Externa Brasileira? A metodologia utilizada foi de análise exploratória (teoria x realidade) das Operações *Obangame* entre os anos de 2014 a 2019, tomando como base a pesquisa bibliográfica, documental de alto nível nacional, e a investigação de dados estatísticos produzidos por organismos internacionais, além de relatórios acerca das operações, a fim de compreender o objetivo principal do estudo. Observamos que o combate à pirataria marítima se inicia no dever de cooperação internacional dos Estados na repressão a tal prática criminosa conforme Art. 100 da CNUDM e que tal repressão materializa-se, principalmente, por meio de ações de patrulhamento naval nas áreas de interesse, possibilitando, dessa forma, o estreitamento de laços de amizade e a cooperação entre os diversos países, a dissuasão estratégica e a consolidação da Política Externa nos assuntos relativos ao mar.

**Palavras-chave:** Política Externa Brasileira. Doutrina Militar Naval. Uso limitado da força. Pirataria marítima. Golfo da Guiné. Operação *Obangame Express*.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	Entorno estratégico.....	58
Figura 2 –	Rota do Cabo.....	59
Figura 3 –	Países que compõem a ZOPACAS.....	60
Figura 4 –	Modelo de Groove adaptado ao Poder Naval brasileiro.....	61
Figura 5 –	Área de interesse denominada “1ª Camada” .....	61
Figura 6 –	Incidentes de pirataria e roubo armado no mundo / 2019.....	62
Figura 7 –	Incidentes de pirataria e roubo armado no Golfo da Guiné em 2019.....	63

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	8
<b>2</b>	<b>A PIRATARIA MARÍTIMA</b> .....	12
2.1	A pirataria marítima à luz do Direito Internacional.....	13
2.2	Pirataria ou roubo armado?.....	16
2.3	Segurança marítima x segurança da navegação.....	17
2.4	Conclusões parciais.....	19
<b>3</b>	<b>FUNDAMENTOS TEÓRICOS E DOCUMENTAIS</b> .....	21
3.1	Livro Branco de Defesa Nacional.....	21
3.2	A Política Nacional de Defesa.....	24
3.3	A Estratégia Nacional de Defesa.....	25
3.4	A Política Naval.....	27
3.5	Doutrina Militar Naval (DMN).....	29
3.6	Conclusões parciais.....	31
<b>4</b>	<b>O EMPREGO DE MEIOS NAVAIS DA MARINHA DO BRASIL NO COMBATE À PIRATARIA</b> .....	33
4.1	A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul.....	33
4.2	A pirataria marítima contemporânea no Golfo da Guiné.....	36
4.3	As Operações <i>Obangame Express</i> de 2014 a 2019.....	39
<b>5</b>	<b>O EMPREGO DE MEIOS NAVAIS EM APOIO À POLÍTICA EXTERNA</b> .....	43
<b>6</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	49
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	54
	<b>ANEXOS</b> .....	58



## 1 INTRODUÇÃO

A pirataria marítima é um mal que assola há séculos os oceanos e mares de todo o mundo. Travestida na ficção com uma roupagem de glamour e aventura, na verdade se reveste de violência e terror, sendo responsável por perdas de vidas inocentes, prejuízos econômicos e por desafiar a autoridade de Estados soberanos e o Direito Internacional.

Com o despertar do século XXI, tais atividades foram classificadas dentre as “novas ameaças” para a comunidade internacional em virtude da gravidade que o problema assumiu em termos globais, pois, apesar de suas atuações serem geograficamente focais, as consequências das ações dessas atividades ilícitas atingem muitos Estados de diferentes maneiras, devido à interdependência crescente entre eles e, principalmente, à globalização.

Sendo assim, a questão da pirataria deixou de ser um problema focal de Estado para se tornar um problema de atores globais, fazendo com que estes voltassem os olhos para a realidade da questão e procurassem fóruns internacionais para debater soluções e propor formas de cooperação a fim de mitigá-lo.

Todavia a pirataria encontra refúgio, seja no ordenamento jurídico internacional ou doméstico, muitas vezes falhos ou inexistentes; seja na incapacidade funcional, material ou operacional de alguns países em combatê-la (em sua maioria subdesenvolvidos ou em desenvolvimento), ou, até mesmo, nas questões de definição consensual de termos como “pirataria”, “roubo armado no mar” e “segurança marítima”.

Nesse sentido, diversas medidas vêm sendo tomadas para mitigar tempestivamente o problema. Por meio de fóruns, convenções e debates na comunidade marítima internacional, buscam-se soluções e mais cooperação entre os Estados, principalmente na esfera militar.

Nesse contexto, as ações diplomáticas brasileiras ampliam seu campo de atuação e influência por meio de diversos instrumentos, dentre eles o da Defesa. E, em atendimento a

essa demanda, a Marinha do Brasil (MB), por meio dos Ministérios da Defesa e das Relações Exteriores, lança mão de planejamentos operativos empregando meios navais a fim de contribuir para a Política Externa em consonância com sua missão enunciada na Política Naval.

No Brasil, segundo a Doutrina Militar Naval, a pirataria marítima é combatida por meio de ações de patrulha naval dentro das atividades de emprego limitado da força, sendo sua conceituação definida pela Convenção das Nações Unidas de Direito no Mar (CNUDM).

Exposto o problema, destaca-se que o objeto de estudo a ser dissertado está contextualizado diplomaticamente no problema de pirataria marítima na costa ocidental africana, que é, atualmente, a área de maior incidência desses ilícitos, levando-a a ser considerada a mais perigosa para navegação e atividades marítimas afins. Tal escolha é justificada pela importância econômica, política e estratégica dada à região por diversos atores globais.

Por ser um problema de extrema complexidade em diversos sentidos, abarcando, além dos aspectos operacionais, aspectos sociais e econômicos que fundamentam a cooptação de indivíduos à prática de pirataria, bem como a resistência ou dificuldade de alguns Estados em combatê-la, esse tipo de crime marítimo persiste há gerações, não sendo possível solucioná-lo de forma padronizada, pois é consubstanciado de extensos detalhes. Portanto, para fins didáticos, restringiu-se o campo de pesquisa às Operações *Obangame Express* no Golfo da Guiné, situado na costa ocidental africana, no período de 2014 a 2019.

A *Obangame Express* constitui um exercício multinacional realizado anualmente desde 2009, sendo capitaneado pelos Estados Unidos da América (EUA). Conta com a participação de diversos países europeus, africanos e sul-americanos, tendo por propósito desenvolver as habilidades operacionais, a interoperabilidade e a troca de experiências entre as diversas Marinhas extrarregionais e as que compõem a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), para o enfrentamento da pirataria marítima.

Sendo assim, o propósito desta pesquisa é analisar o emprego de meios navais no uso limitado da força em operações/exercícios multinacionais antipirataria e a sua contribuição para a política externa brasileira.

De forma a proceder com a análise, serão utilizados, para fins de aporte teórico e comparação, os documentos de mais alto nível nacional e naval, quais sejam: o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), a Política Nacional de Defesa (PND), a Estratégia Nacional de Defesa (END), a Política Naval (PN) e a Doutrina Militar Naval (DMN). Assim, será possível realizar a análise necessária, balizada pelo seguinte questionamento: O planejamento do emprego de meios navais nas Operações *Obangame Express* no combate à pirataria marítima no Golfo da Guiné (costa ocidental da África) contribui para a Política Externa Brasileira? Ao final, busca-se responder à questão por meio do alinhamento entre os níveis político, estratégico e operacional.

O desenho de pesquisa utilizado nesta dissertação é o da teoria *versus* realidade, utilizando-se a metodologia de análise exploratória bibliográfica e documental, sendo estabelecida como hipótese que a Marinha do Brasil (MB) possui as capacidades qualitativa e quantitativa suficientes para contribuir com a Política Externa Brasileira em relação aos meios disponíveis (navais, aeronavais e de fuzileiros navais).

Para alcançar o propósito deste estudo, esta dissertação está dividida em seis capítulos e conta com uma lista de ilustrações. O primeiro capítulo é a presente introdução. O segundo capítulo destina-se a um breve panorama contemporâneo do problema de pirataria marítima. O terceiro capítulo apresenta os fundamentos teórico-documentais. Por sua vez, o quarto capítulo aborda o emprego de meios da Marinha do Brasil no combate à pirataria em proveito das Operações *Obangame Express* contextualizado na importância da consolidação da ZOPACAS e no interesse político-estratégico na região do Golfo da Guiné. Já o quinto capítulo apresenta as comparações e análises consideradas em relação ao planejamento operacional executado por meio dos exercícios *Obangame* e a sua contribuição para o alcance

dos objetivos nacionais de defesa. Por fim, o sexto capítulo conclui o estudo baseado nos argumentos dos capítulos anteriores, a fim de responder à questão de pesquisa.

## 2 A PIRATARIA MARÍTIMA

Tão antiga quanto a arte de navegar, a pirataria marítima<sup>1</sup> é um problema latente na comunidade internacional e vem evoluindo juntamente com o capitalismo global. Segundo a Organização Marítima Internacional (OMI), mais de 90 % do comércio internacional é movimentado pelo modal marítimo e, acompanhando essa realidade, o problema ressurge no novo século com forte preocupação na agenda externa de muitos países, caracterizado como crime transnacional, incluindo o terrorismo marítimo<sup>2</sup> (FREITAS, 2010; PEREIRA, 2013; SIMONI, 2011; IMO, 2109, *online*<sup>3</sup>).

Os piratas vêm migrando de tradicionais e históricas regiões de atuação para outras de grande importância não só comerciais, mas também político-estratégicas, lançando mão de novas tecnologias de navegação e armamento, utilizando novas estratégias de ação e táticas de abordagens e causando prejuízos anuais de bilhões de dólares ao comércio marítimo internacional. Essa situação amarga além de perdas financeiras e patrimoniais, devido à elevação dos custos de operação e valor dos fretes, vidas humanas, em função da reconhecida prática cruel e violenta (FREGONA, 2019, *online*<sup>4</sup>; PEREIRA, 2013).

### 2.1 PIRATARIA MARÍTIMA À LUZ DO DIREITO INTERNACIONAL

Comércio marítimo e pirataria em alto-mar sempre tiveram estreita relação histórica. Embora este seja um problema relativamente antigo, atualmente assumiu maior evidência devido ao aumento exponencial do comércio exterior pelo mar e, paralelamente, das

<sup>1</sup> Para fins deste estudo, será adotada a definição conforme a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), Montego Bay, Jamaica, 1982.

<sup>2</sup> Organizações terroristas, motivadas por seus objetivos políticos e ideológicos, desenvolvendo táticas, meios e capacidades para executar ataques por via marítima após o 11 de setembro de 2001.

<sup>3</sup> Disponível em: <<https://blog.solistica.com/pt-br/panorama-global-do-comercio-maritimo>>. Acesso em: 15 jul. 2020.

<sup>4</sup> Disponível em: <<http://www.ibdmar.org/2019/07/moderna-pirataria-maritima-e-seguranca-no-mar/>>. Acesso em: 15 jul. 2020.

ações criminosas e suas potenciais consequências (danos à vida humana, bem como ao comércio e à economia) em nível global, tornando-se, portanto, uma importante questão para o Direito Internacional (WERMUTH; CORREA, 2015).

Há séculos a pirataria marítima consta como crime internacional. Relatos históricos acerca da punição com pena de morte constam dos tribunais ingleses de 1536, assim como na França em 1584. A capitulação franco-otomana<sup>5</sup> em 1535 estabeleceu severa repressão a esse tipo de crime (WERMUTH; CORREA, 2015). À medida que o pirata se tornou um “inimigo de todos (*hoste humanis generis*), então todos passaram a ter o direito e a obrigação costumeira de arrestá-lo sem levar em consideração sua nacionalidade” (CRETELLA NETO, 2008, p. 485).

A partir daí, o que se observa é a atuação do Estado em função do direito consuetudinário, partindo do pressuposto de que não havia jurisdição em alto-mar, dessa forma, perseguindo, capturando e aplicando punições de acordo com a sua conveniência. Tais “costumes” perduraram até 1856 por ocasião da primeira codificação jurídica internacional de combate ao crime de pirataria marítima na Declaração Naval de Paris, que tratava especificamente de guerra marítima (WERMUTH; CORREA, 2015). Posteriormente, o Código de Bustamante<sup>6</sup> (Havana, 1928) estabeleceu em seu artigo 308, entre outras providências, que “a pirataria [...] e os demais delitos na mesma índole, contra o Direito Internacional, cometidos no alto-mar [...] serão punidos pelo captor, de acordo com suas leis penais”. Depois de cerca de 30 anos, a Convenção sobre o Alto-Mar (Genebra, 1958) definiu no seu artigo 15, pela primeira vez, os atos de pirataria (WERMUTH; CORREA, 2015, p. 292).

---

<sup>5</sup> Foi uma aliança militar e diplomática entre o rei da França (Francisco I) e o sultão do Império Otomano (Suleimão, o Magnífico).

<sup>6</sup> Convenção de Direito Internacional Privado, reunida em Havana, Cuba, e assinada em 20/02/1928. Aprovada, no Brasil, pelo Dec. n.º 5.647, de 8/01/1929 e promulgada pelo Dec. n.º 18.871, de 13/08/1929. O Direito Internacional Privado é o ramo da ciência jurídica em que se definem os princípios, formulam-se os critérios, estabelecem-se as normas a que deve obedecer a busca de soluções adequadas para os conflitos emergentes de relações jurídico-privadas internacionais (FROTA, 2010).

Em 1982, na cidade de Montego Bay, Jamaica, ocorreu a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), ratificada pelo Brasil, que tratou pela última vez do assunto acerca da pirataria marítima, estabelecendo no seu Artigo 101:

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

a) todo 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 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 deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; e

c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b) (BRASIL, 1990, p. 1406).

Mesmo após a tipificação dos atos no Direito Internacional contemporâneo, como acima exposto, e, em que pese o aumento das demandas do comércio mundial pelo modal marítimo, das trocas comerciais (2019, *online*<sup>7</sup>) e da evolução tecnológica ocorrida nas últimas décadas, observa-se que o crime de pirataria ainda carece de uma eficaz legislação para combatê-lo, em função da ausência de tipificação ou falta de flexibilidade para integração nas ações dos Estados. Essa é uma preocupação que volta a constar na pauta da política externa em função dos impactos que podem causar na economia global.

Além das legislações penais, diversos fatores têm favorecido o crescimento da prática da pirataria marítima no século XXI, entre eles a deficiente vigilância no alto-mar (WERMUTH; CORREA, 2015). Na maioria dos Estados de onde se originam tais ataques, as autoridades são incapazes técnica ou materialmente de enfrentar o problema, o que possibilita um ambiente propício para tais ações, representando uma grave ameaça à segurança marítima<sup>8</sup>. Tal situação é particularmente limitada pelas condições previstas no § 5º do art. 111 da CNUDM, que trata do direito de perseguição e estabelece que será exercido por navios de guerra ou outros que possuam sinais claros e sejam identificáveis como a serviço

<sup>7</sup> Disponível em: < <https://blog.solistica.com/pt-br/panorama-global-do-comercio-maritimo>>. Acesso em: 17 jul. 2020.

<sup>8</sup> O conceito de segurança marítima está relacionado com “a proteção contra a prática de atos ilegais e deliberados” (PIEIDADE, 2008, p. 17).

autorizado de um governo. Ou seja, somente eles podem perseguir, aprisionar e conduzir os infratores a um porto para as providências cabíveis. Porém, para que haja êxito em termos legais, faz-se necessário que a perseguição tenha se iniciado ainda em águas do mar territorial do Estado prejudicado e não seja interrompida, o que favorece muitas vezes a fuga dos infratores (WERMUTH; CORREA, 2015).

Sendo assim, devido à complexidade em se legislar em âmbito internacional, diversas medidas vêm sendo tomadas para mitigar o problema; por meio de fóruns, convenções e debates na comunidade marítima buscam-se soluções e mais cooperação entre os Estados. Iniciativas como a da *International Maritime Organization* (IMO), organização vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU) e responsável pela proteção e segurança da navegação, têm por objetivo concentrar informações relevantes e propor ações conjuntas aos países signatários, inclusive o Brasil, de combate à pirataria. O *International Maritime Bureau* (IMB), departamento da Câmara de Comércio Internacional (CCI), especializado em crimes marítimos, também tem sido importante para estabelecer um projeto internacional antipirataria, porém as dificuldades de padronização de legislações de âmbito doméstico, a deficiência de interoperabilidade de centros de coordenação e até a resistência política de alguns Estados têm limitado um avanço (CANINAS, 2009). Dessa forma, por meio dessas organizações e de políticas de Estado, tornam-se necessários novos paradigmas ao Direito Internacional, buscando desenvolver novas legislações a fim de avançar nas medidas antipirataria. Nesse sentido, é primordial o fortalecimento da cooperação e das relações amistosas entre os Estados em busca da paz e da segurança marítima diante de tal ameaça (WERMUTH; CORREA, 2015), superando o “*gap* entre as normas internacionais e as domésticas” (SCHNEIDER, 2015, p. 316).

Ao analisar-se a questão da pirataria marítima à luz do Direito Internacional, observa-se uma evidente deficiência jurídica de suas organizações e instituições para um eficaz combate ao problema, principalmente em função de a tipificação do delito ocorrer no



alto-mar, onde não há jurisdição estatal. Essa situação torna a complexidade de execução penal ou quaisquer punições um desafio para os Estados que, muitas vezes, sequer possuem legislações penais internas específicas acerca do assunto. Convém ressaltar que o Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM) não possui competência para julgar ou penalizar quaisquer pessoas ou organizações envolvidas nesse tipo de crime, visto que trata apenas das questões de interpretação e aplicação da CNUDM entre Estados e que, por se tratar de fins privados, a pirataria fica a cargo das legislações acerca do assunto de cada país (WERMUTH; CORREA, 2015, *online*<sup>9</sup>).

## 2.2 PIRATARIA OU ROUBO ARMADO?

Como tipificado no Art. 101 da CNUDM, citado na seção anterior, para que seja considerado um ato de pirataria marítima, são necessários três requisitos: ter fins privados, atuar contra outra embarcação privada e, obrigatoriamente, ocorrer em águas internacionais, ou seja, fora da jurisdição de qualquer Estado, configurando, assim, um crime de Direito Internacional.

A Resolução 1025 da IMO, que trata do Código sobre os procedimentos para a investigação de crimes de pirataria e roubo armado contra navios, assim define no item 2.2:

Assalto à mão armada contra navios significa qualquer um dos seguintes atos:

- 1 - qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça à mesma, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de tal navio, nas águas interiores de um Estado, águas arquipelágicas ou mar territorial; e
- 2 - qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente um ato descrito acima. (IMO, 2010, p. 4. Tradução nossa<sup>10</sup>).

<sup>9</sup> Disponível em: <<https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/download/3262/pdf>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

<sup>10</sup>“Armed robbery against ships” means any of the following acts: .1 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; .2 any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.

Dessa forma, pode-se depreender que a principal diferença entre “pirataria marítima” e “roubo armado a navio” caracteriza-se pela última ocorrer dentro dos limites de jurisdição de um Estado, tendo em vista que a soberania se estende até o mar territorial<sup>11</sup>. Sendo assim, de acordo com a legislação interna de cada país (se houver), caberá ao próprio Estado julgar e punir aqueles que cometem crimes dessa natureza nos seus limites jurisdicionais. Todavia, no caso da pirataria, caberá ao captor, de acordo com a legislação de seu Estado de origem, tomar as medidas necessárias para que aqueles que cometeram tais crimes sejam julgados e punidos, o que muitas vezes se torna inviável devido à complexidade de ações jurídicas e operativas envolvidas.

### 2.3 SEGURANÇA MARÍTIMA X SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Conforme pôde ser observado nos tópicos anteriores, historicamente a segurança marítima está entre as principais preocupações dos Estados, particularmente no que diz respeito à pirataria, pois as normas jurídicas domésticas se inter-relacionam com as do Direito Internacional e suas convenções, tornando, assim, complexa essa relação em virtude dos limites de atuação e dos atores envolvidos nessas questões, sejam públicos ou privados. Porém as próprias definições conceituais, em nível internacional, encontram certa dificuldade de padronização mesmo dentro da comunidade marítima. Para Piedade (2008), o conceito de segurança marítima é colocado como sendo amplo e generalizado e por vezes sua conceitualização se dá em função do contexto ou dos atores envolvidos. No entanto, para outros autores, não é claramente definido, pois tal definição abrange diferentes interpretações de acordo com pessoas ou organizações em função das políticas ou ideologias de interesse (PIEADADE, 2008).

---

<sup>11</sup>A soberania do Estado costeiro estende-se para além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial (CNUDM, 1982).

Dessa forma, para efeitos deste estudo, o conceito de segurança marítima foi convencionado como “a proteção contra a prática de atos ilegais e deliberados”. O referido autor ainda aborda que tal conceituação de Segurança Marítima, ou *Maritime Security*, confunde-se rotineiramente com o de Segurança da Navegação, ou *Maritime Safety*<sup>12</sup>, somente sendo possível diferenciá-los conforme o propósito e o contexto em que cada um se aplica, embora estejam inter-relacionados (PIEIDADE, 2008).

A diferenciação entre os conceitos em lide não é tão evidente, principalmente em termos semânticos, pois *safety* e *security*, em alguns idiomas como o português, possuem uma só tradução: segurança. Sendo assim, o que acaba por diferenciar um do outro é o componente “intenção” (KLEIN, 2011).

Em síntese, sabemos que a “segurança” marítima possui duas vertentes, uma técnico-operacional e outra político-estratégica. A primeira trata de riscos ou ameaças oriundos de acidentes ou outras ocorrências não intencionais, além de discutir as boas práticas navais e as abordagens técnicas, tais como *Search and Rescue* (SAR) e consciência situacional marítima<sup>13</sup>. Já a vertente político-estratégica abarca riscos e ameaças adversas, tais como pirataria e roubo; contempla as ações responsivas a tais ameaças, envolvendo, normalmente, coordenações regionais, políticas ou militares e organizações/instituições internacionais; e aborda a geopolítica dos oceanos e mares (PEREIRA, 2013).

## 2.4 CONCLUSÕES PARCIAIS

Tendo em vista os pontos abordados anteriormente, observa-se que a problemática em relação à segurança marítima vai além das normas jurídicas e definições de pirataria ou

---

<sup>12</sup>Tem por finalidade a “prevenção ou minimização de potenciais acidentes no mar que possam ocorrer como resultado da não conformidade com as normas aplicáveis à construção, equipamento e operação de navios (PIEIDADE, 2008).

<sup>13</sup>A consciência situacional marítima é a efetiva compreensão das tendências e relações que se desenvolvem temporalmente no ambiente marítimo, entre diversos atores, que podem impactar a defesa, a segurança, a economia e o entorno estratégico de um país (BRASIL, 2017).

roubo armado. Há deficiências até mesmo quanto a sua conceituação e padronização internacional. No entanto, o problema é evidente na agenda internacional e afeta diversos atores, sejam públicos ou privados, gerando consequências graves para a manutenção da paz e a economia global. É fato que proporcionar a segurança desejada de mares e oceanos envolve outras questões além de custos ou definições, pois se trata de um problema internacional extremamente complexo e composto por diversas variáveis que comprovam a interdependência dos Estados na sociedade moderna. Isso ocorre porque, além de suas próprias águas jurisdicionais ou mar territorial, há inúmeras linhas de comunicação marítimas internacionais, de importância econômica e estratégica, sujeitas à ação de pirataria e cuja proteção torna necessário não só o desenvolvimento jurídico internacional, mas também a formulação de políticas externas alicerçadas no conceito de cooperação entre os países, principalmente aqueles subdesenvolvidos ou em desenvolvimento.

Dentro desse contexto de segurança marítima, diante das chamadas “novas ameaças”<sup>14</sup> que ressurgem desafiando a autoridade estatal e sob uma nova perspectiva das relações internacionais no século XXI, será analisada, no próximo capítulo, a postura diplomática/cooperativa da política externa brasileira de acordo com os documentos de mais alto nível de defesa nacional.

---

<sup>14</sup>A principal preocupação dos trabalhos sobre “novas ameaças” é refletir acerca de aspectos práticos dos tempos atuais, especialmente o fato de que outras formas de violência que não a militar muitas vezes impactam diretamente a vida da maior parte da população mundial. Não se trataria, a bem dizer, de elementos propriamente “novos”, uma vez que narcotráfico, terrorismo, pirataria etc. já se encontravam presentes. As modificações estruturais verificadas no fim do século XX e início do XXI teriam, contudo, construído novas roupagens a esses velhos problemas, em uma alteração qualitativa que justificaria a utilização do termo “novas ameaças” (NETO, 2009).

### 3 FUNDAMENTOS TEÓRICOS E DOCUMENTAIS

Como forma de sustentar um embasamento teórico e documental, necessário à análise do objeto de estudo, neste capítulo serão apresentados os principais documentos de mais alto nível político e estratégico. Esses documentos orientam o preparo e o emprego das Forças Armadas e propõem as diretrizes para sua conduta a fim de alcançar os Objetivos Nacionais (ON) e contribuir com a Política Externa Brasileira nas relações internacionais e em áreas de interesse estratégico para o Brasil, particularmente na costa ocidental Africana. Dessa forma, este capítulo está dividido em quatro seções: a primeira faz uma abordagem acerca do Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN); a segunda e a terceira tratam, respectivamente, da Política Nacional de Defesa<sup>15</sup> (PND) e da Estratégia Nacional de Defesa<sup>16</sup> (END), esclarecendo as atividades de defesa do Brasil; e a quarta, por fim, discute a Política Naval (PN), cuja finalidade é estabelecer os Objetivos Navais de acordo com os propósitos políticos e estratégicos definidos pelos níveis superiores.

#### 3.1 LIVRO BRANCO DE DEFESA NACIONAL

O Livro Branco de Defesa Nacional tem como principal finalidade analisar o contexto estratégico internacional a fim de indicar perspectivas de médio e longo prazo e prover publicidade às intenções do Brasil no que diz respeito à defesa, estabelecendo, assim, um estado de confiança mútua com os demais atores do Sistema Internacional. Além disso, fornece subsídios para a elaboração do orçamento e do planejamento plurianuais.

---

<sup>15</sup>Transcorridos vinte anos do primeiro marco de Defesa e consoante o que preveem as Leis Complementares n.º 97, de 9 de junho de 1999, e n.º 136, de 25 de agosto de 2010, a PND passou pelo seu terceiro processo de atualização, cujo objetivo foi promover sua adequação às novas circunstâncias, nacionais e internacionais. É justamente na evolução desses contextos que a presente Política é alicerçada (BRASIL, 2016).

<sup>16</sup>Após a aprovação de sua primeira versão, em 2008, a Estratégia Nacional de Defesa foi submetida, em 2012, ao primeiro processo de revisão. Em 2016, consoante o que prevê a Lei n.º 97, de 09 de junho de 1999, e suas alterações, alcança novo estágio de atualização, que consiste de sua adaptação às atuais circunstâncias dos ambientes nacional e internacional (BRASIL, 2016).

Sendo assim, observa-se que no novo século, caracterizado pela multipolaridade, a política externa brasileira, em estreita coordenação com a de defesa, buscou projetar valores e interesses que se adequassem à nova forma de governança multilateral representativa, desenvolvendo, com autonomia, sua agenda externa e definindo novas prioridades a fim de alcançar seu progresso como nação (BRASIL, 2016).

O Livro Branco de Defesa Nacional estabelece que as políticas de defesa e externa são “complementares e indissociáveis” e que, para que haja um ambiente de cooperação internacional favorável ao Brasil, faz-se necessário o estreitamento do diálogo entre o Ministério da Defesa (MD) e o Ministério das Relações Exteriores (MRE). Essa interlocução traduz-se por meio de ações conjuntas e de inteligência, visando a “diversificar as parcerias estratégicas, a cooperação e o intercâmbio militar com as Forças Armadas de nações amigas”, fortalecendo, assim, os laços com países em desenvolvimento, sem que haja o afastamento dos tradicionais parceiros desenvolvidos (BRASIL, 2016, p. 26).

Partindo do princípio de que não há garantias de que a cooperação internacional prevalecerá sobre o conflito no cenário externo, o Brasil prioriza suas capacidades de dissuasão e preparo na área de defesa contra quaisquer tipos de ameaça, embora seja um país que busca sempre o diálogo, atuando no plano internacional de acordo com os preceitos constitucionais do Art. 4º (BRASIL, 2016):

Art. 4º A República Federativa do Brasil rege-se nas suas relações internacionais pelos seguintes princípios:

- I - Independência nacional;
- II - Prevalência dos direitos humanos;
- III - Autodeterminação dos povos;
- IV - Não intervenção;
- V - Igualdade entre os Estados;
- VI - Defesa da paz;
- VII - Solução pacífica dos conflitos;
- VIII - Repúdio ao terrorismo e ao racismo;
- IX - Cooperação entre os povos para o progresso da humanidade;
- X - Concessão de asilo político (BRASIL, 1988).

Sendo a Política Externa uma subárea das relações internacionais, a diplomacia brasileira lança mão do diálogo e da cooperação interestatal como importantes instrumentos

para transpor obstáculos e aproximar os Estados, fortalecendo, assim, a confiança mútua e dando ênfase a seu “entorno estratégico” imediato<sup>17</sup>. Em função desse trabalho, particularmente, consolidaram-se os laços de cooperação no Atlântico Sul e na costa ocidental da África, haja vista o significado estratégico que as linhas de comunicação marítima e as demais rotas de comércio apresentam para o Brasil, sendo primordial a sua proteção (BRASIL, 2016).

Essa ênfase se justifica tendo em vista que o Brasil conta com cerca de 7,4 mil km de litoral debruçado sobre o Oceano Atlântico, com uma área marítima cortada por rotas de navegação importantes para a economia nacional e que contém reservas petrolíferas abaixo da camada do pré-sal, de valor não só econômico, mas também político e estratégico. Dessa forma, ao projetar-se o litoral brasileiro para leste, particularmente a extensão do cabo de São Roque ao Arroio Chuí, observa-se o forte vínculo geográfico e econômico ao Atlântico Sul, pois é uma faixa densamente povoada que contém os mais importantes portos nacionais por onde passa grande parte do comércio exterior. Levando-se essa projeção mais além, chega-se aos países da África Ocidental, onde se destaca a importante e estratégica Rota do Cabo<sup>18</sup>, uma linha de comunicação marítima, opcional ao canal de Suez, que liga a Ásia e a África ao Hemisfério Norte, escoando parcela do petróleo do Oriente Médio destinado à América do Sul e à Europa (BRASIL, 2016; MATTOS, 1977).

Esse forte vínculo político e econômico com o mar leva o Brasil a naturalmente exercer influência sobre o Atlântico Sul. No entanto, como seu comércio exterior está fortemente atrelado ao tráfego marítimo, o desafio de defesa é relevante. Sendo assim, como forma de prevenir contenciosos que possam ameaçar a segurança nacional, o país busca trabalhar ações que aproximem e fortaleçam suas relações com outros Estados, valorizando e explorando tal perspectiva (BRASIL, 2016).

---

<sup>17</sup> Entorno estratégico. Anexo, figura n.º 1.

<sup>18</sup> Rota do Cabo. Anexo, figura n.º 2.

No cenário internacional, tais ações preventivas, visando à Defesa Nacional, lançam mão, primordialmente, da ação diplomática como forma de solucionar conflitos e, como ação estratégica, baseiam-se na reconhecida capacidade bélica, visando a atuar como dissuasão. Nesse sentido, o país vem buscando sua projeção externa por meio da ratificação do seu compromisso para com a cooperação entre os Estados e a defesa da paz e, para isso, promove algumas ações como intensificação do intercâmbio com os setores de Defesa de outras nações, particularmente com as da costa ocidental africana. Dessa forma, conjugando dissuasão e cooperação, haverá o fortalecimento do vínculo entre política externa e de defesa (BRASIL, 2016).

### 3.2 A POLÍTICA NACIONAL DE DEFESA

As relações internacionais são compostas por atores com diversos tipos de interesses, por normas do ordenamento jurídico internacional que podem estimular ou limitar a atuação dos Estados, além de outros países que, em busca de seus próprios objetivos nacionais, recorrem a alianças ou provocam conflitos de diversos graus de intensidade. Sendo o principal documento que orienta o planejamento de defesa nacional, a Política Nacional de Defesa (PND) estabelece os objetivos políticos a serem alcançados e, entre outros, as diretrizes para o preparo e emprego da capacitação militar em todos os níveis de poder. Assim, de forma compatível com suas dimensões político-estratégicas e a fim de preservar a soberania e os interesses nacionais, são estruturados os Objetivos Nacionais de Defesa<sup>19</sup> e “o que fazer” para alcançá-los, destacando-se a contribuição para a manutenção da paz e da segurança internacionais e a intensificação da projeção do Brasil no exterior, além de sua maior inserção em fóruns internacionais (BRASIL, 2016).

---

<sup>19</sup>Caracterizados na Política Nacional de Defesa “em decorrência da análise dos ambientes internacional e nacional e suas projeções, bem como da Concepção Política, são estabelecidos os Objetivos Nacionais de Defesa, os quais devem ser interpretados como as condições a serem alcançadas e mantidas permanentemente pela nação brasileira no âmbito de defesa” (BRASIL, 2016, p. 12).



Buscando uma maior projeção externa e o aprofundamento dos laços cooperativos com outros Estados, além do seu tradicional nicho regional na América do Sul, o país visualiza um entorno estratégico que inclui o Atlântico Sul e, mais ao leste, os países limítrofes da África ocidental, com os quais guarda profunda ligação histórica, cultural e étnica. Essa relação facilita a intensificação não somente do comércio (a globalização aumentou a interdependência econômica dos países), mas também da cooperação como forma de reduzir quaisquer possibilidades de conflito nesse entorno. Um exemplo é a consolidação da Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul<sup>20</sup> (ZOPACAS), que será abordada no capítulo 4, conforme o que se observa na PND: a manutenção da segurança das linhas de comunicação marítimas [...], especialmente no Atlântico Sul; a busca por parcerias estratégicas visando a ampliar a cooperação na área de defesa e intercâmbio; a capacidade de projeção de poder com vistas a participar de operações estabelecidas pelo Conselho de Segurança (CS) da Organização das Nações Unidas (ONU) ou com sua autorização (BRASIL, 2016).

### 3.3 A ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA

A Estratégia Nacional de Defesa pretende definir “como fazer” o que o nível político determinou na PND, orientando sistematicamente a implementação de medidas a fim de contribuir para o fortalecimento da importância do Brasil no cenário internacional. Para tanto, por meio das hipóteses de emprego<sup>21</sup>, oriundas da correlação entre a conjuntura internacional e as orientações político-estratégicas nacionais, a Estratégia Militar de Defesa deverá empregar as Forças Armadas, considerando as diretrizes da Estratégia Nacional de Defesa, em consonância com os Objetivos Nacionais de Defesa propostos na Política

---

<sup>20</sup>O Brasil também dedica, junto a seus vizinhos da África Ocidental, especial atenção à construção de um ambiente cooperativo no Atlântico Sul, sob a égide da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). Criada em 1986 pelas Nações Unidas, a ZOPACAS conta, atualmente, com 24 membros (BRASIL, 2016).

Países que compõem a ZOPACAS. Anexo, figura n.º 3.

<sup>21</sup>Entende-se por “hipótese de emprego” a antevisão de possível emprego das Forças Armadas em determinada(s) situação(ões) ou área(s) de interesse estratégico para a defesa nacional (BRASIL, 2012).

Nacional de Defesa. Suas iniciativas são abordadas de forma mais ampla, conforme as Estratégias de Defesa (ED). Dentre as 18 elencadas no documento, destacam-se: o fortalecimento da capacidade de dissuasão, o emprego de ações diplomáticas relacionadas à Defesa, a promoção da cooperação internacional, a atuação em organismos internacionais e a atuação com base no multilateralismo (BRASIL, 2016).

Nesse sentido, as ED são traduzidas em Ações Estratégicas de Defesa (AED), que orientam a implementação da estratégia, buscando alcançar os Objetivos Nacionais de Defesa, e podem contribuir entre si. Dessas ações, destacam-se:

AED-33 Incrementar a participação das Forças Armadas em exercícios operacionais com outros países;  
 AED-35 Desenvolver capacidades de manter a segurança das linhas de comunicação marítimas onde houver interesses nacionais;  
 AED-36 Incrementar o relacionamento com o Setor de Defesa de outros países;  
 AED-37 Incrementar as ações de presença naval em apoio às ações de diplomacia;  
 AED-47 Intensificar as medidas de fomento da confiança mútua e da segurança internacionais;  
 AED- 48 Intensificar a realização de intercâmbios e acordos na área de defesa com outros países;  
 AED-49 Intensificar a realização de operações internacionais, unilateralmente ou em arranjos plurilaterais, e de iniciativas de cooperação em áreas de interesse de defesa; e  
 AED-53 Intensificar a atuação do Setor de Defesa em organismos internacionais (BRASIL, 2016, p. 36 e 38).

A END incluiu, em sua última revisão, em 2016, o tópico “Ações de Diplomacia”, tamanha a importância da ferramenta diplomática em significativas questões globais e em complemento à defesa, que, embora se diferencie quanto à natureza, possui em essência os mesmos objetivos. Dada a importância de se conhecerem os países com os quais se relaciona, podem-se conciliar, por meio do diálogo e da cooperação, percepções diferentes acerca de diversas pautas a fim de que seja um instrumento para prevenir e resolver conflitos. Dessa forma, é possível contribuir para o sucesso dessa estratégia, pautando suas ações de acordo com os preceitos constitucionais, e sempre anterior ao uso da força, por meio da expressão militar, como forma de solucionar pacificamente as controvérsias, promovendo, assim, a confiança mútua e o fortalecimento dos laços de amizade (BRASIL, 2016).

Tendo em vista tanto as AED, citadas anteriormente, quanto a importância da ferramenta diplomática, pode-se perceber a intensa sinergia necessária entre a diplomacia e a defesa como instrumento da política externa, propondo, além do diálogo e da cooperação, uma atuação militar diversificada em setores de defesa, Estados e organismos internacionais, seja em operações conjuntas, seja por meio de intercâmbios, fortalecendo, portanto, os três pilares<sup>22</sup> de concepção da política de defesa brasileira: Desenvolvimento, Diplomacia e Defesa.

### 3.4 A POLÍTICA NAVAL

A Política Naval é formulada em consonância com a PND e a END, e sua concepção é influenciada por fatores determinantes e coerentes com a realidade, sendo a responsável pela orientação do planejamento estratégico da Marinha do Brasil (MB), a quem cabe o emprego do Poder Naval, a fim de alcançar os Objetivos Navais<sup>23</sup>. Para tal, deve dispor de meios em condições de operar de acordo com as dimensões político-estratégicas e econômicas brasileiras no cenário internacional (BRASIL, 2019).

Desde tempos de paz, faz-se necessário dispor de forças armadas “modernas, equipadas e capacitadas” a fim de garantir a soberania nacional e demais interesses estratégicos como forma de respaldar a política externa e o posicionamento do Brasil nos fóruns internacionais. Dessa forma, cabe à MB o emprego do Poder Naval que, balizado pelos objetivos e diretrizes constantes na PND e END, desempenha diversas atividades para o cumprimento de sua missão:

---

<sup>22</sup>A paz e a estabilidade nas relações internacionais requerem ações integradas e coordenadas nas esferas do **Desenvolvimento**, para a redução das deficiências estruturais de uma nação, viveiros para o surgimento de ameaças à soberania e ao bem-estar social; da **Diplomacia**, para a conjugação dos interesses conflitantes de países; e da **Defesa**, para a dissuasão ou o enfrentamento de ações hostis. Esses três pilares – Desenvolvimento, Diplomacia e Defesa – devem ser explorados com maior ou menor profundidade conforme o caso concreto, a fim de garantir a Segurança e a Defesa nacionais (BRASIL, 2016. Grifo do autor).

<sup>23</sup>Os Objetivos Navais consubstanciam a Política Naval e são os objetivos de mais alto nível estabelecidos pela MB, que orientarão o Planejamento Estratégico da Instituição, a fim de viabilizar o alcance de sua visão de futuro para 2039 (BRASIL, 2019).

Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a Defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em Lei; e **para o apoio à Política Externa** (BRASIL, 2016, p. 43. Grifo do autor).

Sendo assim, a PN define para a MB quais atividades e ações decorrentes serão necessárias ao cumprimento de sua missão, dentre elas a atuação por meio do Poder Naval nos oceanos, principalmente o Atlântico Sul, apoiando a projeção do Brasil a fim de contribuir para alcançar os interesses nacionais (BRASIL, 2019).

O Contexto da Política Naval Brasileira (PNB) aborda um ambiente internacional suscetível a conflitos em função de possíveis disputas por regiões estratégicas ricas em recursos naturais, como é o caso dos países da África litorais ao Atlântico Sul, onde potências extrarregionais vêm atuando de forma incisiva e aumentado, significativamente, suas ações de presença. Sendo assim, com o propósito de defender os interesses nacionais nessas regiões, faz-se necessário que o Poder Nacional e suas expressões estejam prontos e capacitados (BRASIL, 2019).

Dentro do contexto apresentado e a fim de que haja a concepção da PNB, a MB atribui responsabilidades aos seus diversos setores com o propósito de que todos contribuam para que os objetivos nacionais sejam alcançados e, para isso, observa alguns pressupostos essenciais, tais como:

[...] a participação em coalizões multilaterais, de forma a contribuir para a segurança marítima do Atlântico Sul e para a proteção das linhas de comunicação marítimas de interesse nacional; sem prejuízo da dissuasão, privilegiar a cooperação naval no âmbito internacional [...]; atuar sob a égide de organismos internacionais de acordo com compromissos assumidos sempre respeitando os princípios constitucionais; participar de organismos internacionais; participar de operações internacionais; e contribuir para a manutenção do Atlântico Sul como zona de paz e cooperação (BRASIL, 2019, p. 19 e 20).

### 3.5 DOCTRINA MILITAR NAVAL (DMN)

A Estratégia Nacional de Defesa estabelece que o Poder Naval<sup>24</sup> deverá lançar mão de suas inerentes capacidades de mobilidade, permanência, versatilidade e flexibilidade, aliadas à liberdade de navegação em águas internacionais, para proporcionar o seu emprego na mais ampla gama de atividades, dentre elas o apoio às ações de diplomacia e o emprego limitado da força (BRASIL, 2016).

Corroborando com a afirmação acima, a DMN estabelece os preceitos que direcionam o emprego do Poder Naval, orientando tanto os planejamentos quanto o seu preparo, proporcionando, assim, um método para aplicação àquelas participações distintas à atividade fim, além do combate propriamente dito. Dessa forma, destacam-se as Atividades de Emprego Limitado da Força, que, por regramento constitucional ou por força de leis nacionais ou internacionais, são caracterizadas de acordo com as situações que porventura venham a ser empregadas (BRASIL, 2017).

A DMN estabelece para o Poder Naval quatro Tarefas Básicas para as quais deve estar capacitado a fim de cumprir sua missão, quais sejam: negação ao uso do mar pelo inimigo, controle de área marítima, projeção de poder sobre terra e contribuição à dissuasão. As três primeiras têm por objetivo, entre outros, aumentar a segurança marítima e contrapor-se a quaisquer ameaças às LCM de interesse nacional, em consonância com o Direito Internacional. Porém faz-se necessário destacar que, desde os períodos de paz, o principal objetivo estratégico é a contribuição à dissuasão contra forças hostis em águas de interesse (BRASIL, 2017).

Tais tarefas, embora sejam utilizadas amplamente em uma conjuntura de campanha de guerra naval, desenvolvendo-se por meio de operações e ações, também podem

---

<sup>24</sup>O Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos Objetivos Nacionais de Defesa, identificados na PND, conforme as diretrizes estabelecidas pela END (BRASIL, 2017).

abarcam outras atividades, tais como as de emprego limitado da força ou benígnas que, de acordo com a forma de operação e composição das Forças Armadas, podem ser classificadas como operação multinacional<sup>25</sup> (BRASIL, 2017).

Sendo assim, para que haja um amplo entendimento sobre o Poder Naval, faz-se necessário observar em que contexto está sendo empregado, conforme tríade explicitada na DMN: “na Guerra Naval; nas Atividades de Emprego Limitado da Força; e nas Atividades Benígnas” (BRASIL, 2017, p. 10).

Como pode ser observado no Triângulo de Eric Grove (1948)<sup>26</sup>, adaptado ao PN brasileiro, tais aplicações não são estanques entre si, ao contrário, podem estar inter-relacionadas ou ser conduzidas de forma simultânea ou sequencial, podendo ainda contribuir umas com as outras ou evoluir no decorrer da operação, ação ou atividade (GROVE, 1990; BRASIL, 2017).

A DMN, no seu capítulo 4, assim define o que são Atividades de Emprego Limitado da Força:

[...] são aquelas em que a Marinha do Brasil (MB) exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional, do qual o País tenha assumido obrigação, determinada por organização intergovernamental (...) os principais aspectos que as distinguem são o limitado uso da força e os efeitos desejados, que são distintos daqueles obtidos pela interação com inimigos (BRASIL, 2017, p. 1).

Dentre as aplicações possíveis, destaca-se, nesse tipo de atividade, a Patrulha Naval (PATNAV), uma atribuição subsidiária da MB, realizada por meios navais com o apoio de aeronaves e embarcações orgânicas, podendo ainda atuar com outras forças singulares estrangeiras ou organismos internacionais de acordo com as diretrizes do MD. A PATNAV tem como objetivos o combate à pirataria marítima, a fiscalização no alto-mar do cumprimento de leis e regulamentos de acordo com tratados, convenções e atos dos quais o Brasil seja signatário, entre outros (BRASIL, 2017).

<sup>25</sup>Constituída por FA ou agências de dois ou mais Estados, estruturada segundo mandato específico das Nações Unidas, ou de organização de segurança regional, ou de coalizão de Estados, específica para uma determinada situação, que tenha sua missão definida pela finalidade, pelo espaço e por período de tempo (BRASIL, 2017).

<sup>26</sup>Modelo de Groove adaptado ao Poder Naval brasileiro. Anexo, figura n.º 4.

Em complemento, dentre as possibilidades de emprego da PATNAV no apoio à política externa em tempos de paz, destacam-se as seguintes ações: realizar operações em áreas de interesse no exterior, visando à ação de presença; mostrar bandeira em portos de países em que haja algum interesse político-estratégico; proporcionar cooperação técnico-militar a Forças congêneres; realizar exercícios navais multinacionais, desenvolvendo a interoperabilidade; conduzir operações internacionais em função de compromissos assumidos pelo Brasil (BRASIL, 2017).

### 3.6 CONCLUSÕES PARCIAIS

Tendo em vista as diversas abordagens documentais descritas anteriormente, conclui-se que o Livro Branco de Defesa Nacional é complementado pela Estratégia Nacional de Defesa e Política Nacional de Defesa, sendo todos eles documentos que esclarecem as atividades de defesa e definem a postura estratégica de dissuasão assumida pelo país. Nesse sentido, sendo o Brasil um ator global, reconhecido internacionalmente pela postura pacifista, de diálogo e cooperação, também lhe são atribuídas importantes responsabilidades no cenário internacional, principalmente em áreas que se coadunem com os interesses nacionais, públicos ou privados.

Nesse contexto, a MB desempenha um importante papel estratégico dentro da PND e da END, visto que, ao elencar na sua PN os diversos Objetivos Navais em consonância com a Política Externa, contribui de forma ímpar para que sejam alcançados os objetivos nacionais por meio do atendimento de diversas demandas internacionais, tais como a colaboração com a proteção marítima do Atlântico Sul, que faz parte do entorno estratégico de interesse brasileiro, e a cooperação e o apoio às Marinhas amigas de países limítrofes ao Atlântico Sul, sobretudo da África Ocidental. Assim, por meio do estreitamento de relações entre as forças navais desses Estados e a Marinha do Brasil, será possível contribuir

mutuamente para a manutenção da paz e da estabilidade na ZOPACAS, mitigando conflitos de qualquer ordem, sejam conflitos político-estratégicos, sejam ameaças irregulares.

Por fim, observa-se na DMN uma ramificação do emprego do PN por meio de atividades de uso limitado da força, empregando meios navais para atender a demandas internacionais e de interesse nacional, não se limitando à guerra naval aplicada a uma situação de conflito, mas, desde os tempos de paz, com a finalidade estratégica de dissuasão e diplomacia naval.

No próximo capítulo, será abordada a atuação da Marinha do Brasil no emprego limitado da força conforme a Doutrina Militar Naval nas Operações *Obangame Express*, um exercício multinacional que, anualmente, conta com a participação de diversos países europeus e africanos, além dos EUA, e tem o propósito de adestrar Marinhas pertencentes à Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, para o enfrentamento da pirataria marítima da região do Golfo da Guiné, na costa ocidental da África.



#### **4 O EMPREGO DE MEIOS NAVAIS DA MARINHA DO BRASIL NO COMBATE À PIRATARIA**

Neste capítulo, busca-se verificar se o emprego de meios navais em operações e exercícios internacionais no combate à pirataria marítima, no Golfo da Guiné, sendo uma atividade de uso limitado da força, está de acordo com as diretrizes da Política Naval e em consonância com os objetivos políticos e estratégicos explicitados na PND e END. Para tanto, o capítulo foi subdividido em quatro seções: a primeira se propõe a evidenciar o combate à pirataria marítima como uma atividade de uso limitado da força conforme a Doutrina Militar Naval (DMN); a segunda apresenta a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), destacando seu propósito, bem como os objetivos políticos e estratégicos a serem alcançados; a terceira relata a problemática situação da pirataria marítima contemporânea no Golfo da Guiné e suas consequências para a comunidade internacional e, por fim, segundo dados expostos anteriormente, será analisada a participação da Marinha do Brasil nas Operações *Obangame Express* à luz da PND e END e a possível contribuição dessa operação para a política externa brasileira.

##### **4.1 A ZONA DE PAZ E COOPERAÇÃO DO ATLÂNTICO SUL**

A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) foi estabelecida por resolução da Assembleia Geral da ONU, em 1986, sendo atualmente composta por 24 países<sup>27</sup>. Inicialmente teve como propósito a manutenção da região livre de armas, tanto nucleares, como de destruição em massa, devendo-se reduzir, paulatinamente, a presença de potências militares extrarregionais, até não mais existirem. É proibida a projeção de

---

<sup>27</sup>África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camarões, 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 e Uruguai.

quaisquer conflitos para aquela região, buscando-se, atualmente, diversas iniciativas para mantê-la uma área de paz (MRE, 2012, *online*<sup>28</sup>).

Sob respaldo da ZOPACAS, o Brasil busca construir prioritariamente um ambiente de cooperação junto aos países da costa ocidental africana, pois, diplomaticamente, a consolidação dessa Zona é imprescindível à defesa nacional, em virtude da crescente preocupação com diversos espaços marítimos no Atlântico Sul, os quais representam legitimamente o interesse nacional, tais como as Linhas de Comunicações Marítimas, a representatividade política internacional e as demandas de organismos ou tratados internacionais (ALMEIDA, 2016; PEREIRA, 2013).

Seguindo essa abordagem diplomática, na Figura 5, é representada a ideia de uma área de interesse (basicamente a costa ocidental africana) denominada “1ª Camada”<sup>29</sup>, abarcando um conceito de estratégia A2/AD<sup>30</sup>, aplicada ao modelo brasileiro, desenvolvendo-se esforços não só no nível político-estratégico, mas também no nível técnico-operacional. Esses esforços visam a contribuir para uma defesa antecipada e afastada, tanto do país quanto da Amazônia Azul, sempre respeitando os preceitos constitucionais e o Direito Internacional, em consonância com a política externa. Nesse contexto, predominariam na citada camada: a Diplomacia Naval (Presença Naval); a Assistência Humanitária/Resposta a Crises; a Construção de Parcerias; a Confiança Mútua e as Operações Expedicionárias (FERREIRA, 2014).

Partindo dessa premissa diplomática apresentada anteriormente, o CA (FN) Nélio de Almeida defende que:

[...] na primeira camada, os esforços de nossa política externa devem garantir “engajamento” efetivo e prioritário, em todos os campos do poder nacional, na interação com países selecionados das costas atlânticas africana e americana, de

<sup>28</sup>Disponível em: < <http://www.abc.gov.br/zopacas/default.aspx>>. Acesso em: 28 jul. 2020.

<sup>29</sup>Área de interesse denominada “1ª Camada”. Anexo, figura n.º 5.

<sup>30</sup>Para aprofundar a defesa e afastar ameaças, uma estratégia possível é a adoção do sistema de camadas, baseado no modelo conceitual denominado “Antiaccess e Negação de Área”, ou A2/AD, da sigla em inglês para *Antiaccess - Area Denial*. Nele, os sistemas defensivos são dispostos e orquestrados para atuarem sucessivamente, combinando seus efeitos e alcances, tornando mais forte a resistência à medida que a ameaça se aproxima do litoral (FERREIRA, 2014).

modo a consolidar e coordenar interesses comuns de desenvolvimento e segurança, visando a facilitar as ações de defesa da Amazônia Azul. Fundamentalmente, trata-se de buscar condições que facilitem nossas ações e que impeçam ou dificultem o ingresso de poderes navais estrangeiros ao Atlântico pelo sul (ALMEIDA, 2016, p. 8).

Nesse contexto, em que pesem os esforços para a consolidação da ZOPACAS, a área vem convergindo a atenção de outros atores extrarregionais com os mais diversos interesses (ALMEIDA, 2016), inclusive de potências militares como China e EUA, além de países europeus, que vêm intensificando suas presenças navais, apesar de tal ação ir de encontro ao artigo 3º da Resolução 41/11 da ONU (PEREIRA, 2013).

Buscando mais autonomia e cooperação e visando a diminuir tais presenças na região, diversos eventos ocorreram desde a criação da ZOPACAS. Dentre eles, especialmente dois se destacaram por tratarem de segurança marítima (o que contribuiu positivamente para o surgimento de novas propostas de mecanismos regionais e para a consolidação de práticas de coordenação): a Cúpula de Iaundê<sup>31</sup> e o 1º Seminário da ZOPACAS<sup>32</sup>, ambos em 2013. Tais eventos buscavam soluções de caráter regional dentro de uma estratégia de cooperação com os países limítrofes ao Atlântico Sul, almejando o desenvolvimento de capacidades de respostas autônomas, adequadas a quaisquer tipos de ameaças. Ademais, a nenhum dos integrantes da ZOPACAS interessava depender de potências militares extrarregionais para a solução de problemas internos de segurança marítima (PEREIRA, 2013).

O que se depreende desses eventos mencionados é que, na tentativa de resolver a ameaça de pirataria marítima em nível político-estratégico, as soluções desceram ao nível técnico-operacional, tornando-se, assim, um “marco de operacionalização do mandato da Zona”, o que possibilitou consolidar novos mecanismos de cooperação entre os Estados que

---

<sup>31</sup>A Cúpula fundamentou-se no apoio das Nações Unidas e na necessidade de que se construa uma consciência regional no Golfo da Guiné para o aumento da segurança no mar. Em Iaundê, os Chefes de Estado da região aprovaram a Declaração de Iaundê, que prevê a criação do Centro Inter-regional de Coordenação da Luta contra a Pirataria no Golfo da Guiné, com sede na capital camerunesa, e o Código de Conduta sobre Prevenção e Repressão da Pirataria, Roubo à Mão Armada contra Embarcações e Atividades Marítimas Ilegais na África Ocidental e Central (PEREIRA, 2013).

<sup>32</sup>O Seminário constituiu a primeira iniciativa de concertação e de compartilhamento de conhecimentos e de boas práticas acerca de um tema específico, concreto e desafiador, que interessa a todos os países da ZOPACAS. A organização do Seminário ficou totalmente a cargo dos Ministérios da Defesa e das Relações Exteriores do Brasil (PEREIRA, 2013).

compõem a ZOPACAS, sobretudo os do Golfo da Guiné (PEREIRA, 2013, p. 325), em virtude da sua importância político-estratégica para o Brasil, como poder ser observado na PND:

O aumento, na presente década, dos incidentes de pirataria e roubo no Golfo da Guiné também evidencia a atualidade e a importância de aprofundamento da ZOPACAS, com vistas a contribuir para o fortalecimento das capacidades dos Estados costeiros daquele Golfo de prover a segurança marítima e a estabilidade na região (BRASIL, 2016, p. 35).

#### 4.2 A PIRATARIA MARÍTIMA CONTEMPORÂNEA NO GOLFO DA GUINÉ

Atualmente, a pirataria marítima configura-se como o principal problema de estabilidade e segurança nas águas do Golfo da Guiné<sup>33</sup>, uma região de elevada importância histórica e econômica para o Atlântico Sul e para o Brasil, que inclusive a cita em sua PND e a considera como parte do seu entorno estratégico. Segundo dados de 2018 do *Observatory of Economic Complexity* (OEC), aponta que 37% da produção petrolífera daquela região teve como destino a União Europeia (UE) e outros 25%, os EUA, destacando a relevância estratégico-energética que lhe é conferida e justificando, em parte, o relativo aumento do interesse pela prática de ilícitos naquele Golfo, em particular a pirataria marítima e o roubo armado contra navios (BRASIL, 2016; PEREIRA, 2013; OEC, 2018, *online*<sup>34</sup>).

Por considerá-la uma região estratégica de grande importância na geopolítica internacional, sobretudo econômica, tendo em vista que possui reservas substanciais de petróleo e outros recursos naturais, além do tráfego marítimo intenso, a ONU vem manifestando grande preocupação tanto com a pirataria, quanto com os assaltos à mão armada contra navios, condenando veementemente os atos de sequestros e assassinatos praticados por piratas que, possivelmente, também estão envolvidos com grupos terroristas. A ONU destaca ainda a necessidade de uma solução abrangente para os problemas da região sob a liderança

<sup>33</sup>Compõem este Golfo: Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial e Gabão (parte Norte), além de São Tomé e Príncipe (ONU, 2016).

<sup>34</sup> Disponível em: < <https://oec.world> >. Acesso em: 21 nov. 2020.

dos Estados que a compõem, com apoio e auxílios internacionais, por meio de parcerias bilaterais ou multilaterais, a fim de desenvolver as capacidades não só dos Estados, mas também das organizações regionais para o combate à pirataria (ONU, 2016, *online*<sup>35</sup>).

Como exemplo, as ações em cooperação internacional no Golfo de Áden<sup>36</sup> refletiram uma redução significativa de ataques e ocorrências naquela região, no entanto, concomitantemente, houve um aumento das mesmas práticas no Golfo da Guiné, ocorrendo em grande parte dentro dos limites de águas jurisdicionais dos seus Estados costeiros. Esse fato configura uma tentativa clara de burlar o Direito Internacional, ao não ser possível tipificar tais atos como pirataria, mas sim como roubo armado contra navio, envolvendo toda a questão jurídica internacional, como foi abordado no capítulo 2 (PEREIRA, 2013).

Segundo dados do *IMB Piracy Reporting Centre (IMB PRC)*<sup>37</sup>, em 2019, foram computadas 119 ocorrências de pirataria e roubo armado contra navios, sendo 95 embarcações abordadas, 10 embarcações alvejadas, 10 tentativas de ataque e quatro embarcações desviadas. Desses incidentes, a maior parte se referia à região do Golfo da Guiné, conforme pode ser observado na Figura 7<sup>38</sup>, uma redução significativa caso se compare ao ano de 2018, com 156 registros. Quanto ao número de tripulantes sequestrados, observa-se uma redução de 112 para 49 em 2018 e 2019, respectivamente (IMB PRC, 2019. Tradução nossa)<sup>39</sup>.

Embora globalmente os números tenham diminuído, o Golfo da Guiné continua se destacando como a região de mais alto risco, em nível mundial, quando se trata de pirataria marítima e assaltos à mão armada, sendo estatisticamente responsável por 86% da tripulação tomada refém e cerca de 82% dos raptos. Tais números ainda preocupam o IMB e,

<sup>35</sup>Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/especial-paises-do-golfo-da-guine-discutem-solucoes-contrapirataria-na-regiao/>>. Acesso em: 24 jul. 2020.

<sup>36</sup>Nas águas internacionais próximas, desenvolveram-se operações de patrulha e repressão, como Força Naval da União Europeia para a Somália, a Operação Atalanta, e a *Combined Task Force 151 (CTF-151)*, força multinacional estabelecida em janeiro de 2009, com base no mandato específico de combate à pirataria na Somália e no Golfo do Áden, que atua sob liderança estadunidense e em estreita cooperação com a OTAN e a Atalanta (PEREIRA, 2013).

<sup>37</sup>Incidentes de pirataria e roubo armado no mundo. Anexo, figura n.º 6.

<sup>38</sup>Pontos de incidente envolvendo pirataria marítima e roubo armado no Golfo da Guiné em 2019. Anexo, figura n.º 7.

<sup>39</sup>Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/index.php/1282-maritime-piracy-incident-down-in-q3-yet-gulf-of-guinea-remains-a-hot-spot>>. Acesso em: 26 jul. 2020.

consequentemente, a comunidade internacional, em virtude das ameaças à segurança e proteção das tripulações (IMB PRC, 2019, *online*<sup>40</sup>. Tradução nossa<sup>41</sup>).

Sendo assim, observa-se que as formas de combate à pirataria marítima contemporânea vêm sendo desenvolvidas a partir de características peculiares, de acordo com os interesses e as circunstâncias político-econômicos dos diversos atores interessados em mitigar o problema, oriundos tanto do próprio Atlântico Sul, como de fora da região, como é o caso do Brasil e dos EUA, por exemplo (PEREIRA, 2013).

Tal afirmação pode ser corroborada pelo discurso do Ministro das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, por ocasião da conferência *A Cooperação entre o Brasil e a África*, em celebração ao Dia da África (Brasília, 2019), onde abordou, entre outros assuntos, a questão da cooperação Brasil-África no setor de defesa e a segurança como forma de contribuir para a estabilidade da região e prover desenvolvimento aos povos, assinalando que a África Ocidental faz parte do “entorno estratégico” brasileiro e que a cooperação mútua contribui para consolidar a ZOPACAS. Na ocasião, o Ministro também citou os projetos de cooperação naval, que, dentre várias iniciativas, incluem a representação de um oficial da MB no Centro Inter-regional de Coordenação entre os países do Golfo da Guiné, devido à sinergia de esforços necessária para a prevenção e o combate à pirataria marítima, e destacou:

No Golfo da Guiné, participamos, pela sexta vez, nas atividades da "Operação *Obangame Express*", com o navio-patrolha oceânico "Araguari", da Marinha do Brasil. O exercício envolve diretamente os 16 países do Golfo da Guiné, desde Senegal até Angola, e é patrocinado pelo Comando Militar dos EUA para África [AFRICOM] e facilitado pelas forças navais norte-americanas para Europa e África ["*US Naval Forces Europe/Africa*"] (...) O Brasil acredita que exercícios conjuntos como esses capacitam forças de defesa brasileiras e africanas a incrementar seu grau de interoperabilidade e a fazer com que nós nos apropriemos da nossa própria segurança (MRE, 2019, *online*<sup>42</sup>).

<sup>40</sup>Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/index.php/1282-maritime-piracy-incidents-down-in-q3-yet-gulf-of-guinea-remains-a-hot-spot>>. Acesso em 29 jul. 2020.

<sup>41</sup>“The Gulf of Guinea remains a high-risk area for piracy and armed robbery. The region accounts for 86% of crew taken hostage and nearly 82% of crew kidnappings globally.”

<sup>42</sup>Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/discursos-artigos-e-entrevistas-categoria/ministro-das-relacoes-exteriores-discursos/20456-discurso-do-ministro-ernesto-araujo-na-conferencia-a-cooperacao-entre-o-brasil-e-a-africa-por-ocasio-da-celebracao-do-dia-da-africa-brasilia-27-de-maio-de-2019>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

Nessa perspectiva, diversos são os pontos de interesse em comum entre os Estados componentes da ZOPACAS, particularmente nas áreas de segurança, defesa e política. No entanto, há um desequilíbrio muito significativo entre os membros que compõem o bloco. No que se refere a Marinhas de Guerra, a do Brasil é uma das poucas que possui meios capazes de dissuasão, diferentemente da realidade dos países africanos, que, em grande parte, possuem apenas uma Marinha nominal, sendo incapazes de combater a criminalidade e a conseqüente insegurança crescentes em suas águas jurisdicionais. Sendo assim, observa-se que a ZOPACAS ainda é deficiente em termos militares de defesa marítima, o que acaba por propiciar a presença e atuação militar de outros países extrarregionais no Atlântico Sul, porquanto estes também possuem interesses no Golfo da Guiné. Esse é o caso dos EUA, que, tendo seus objetivos ameaçados naquela região, passaram a desenvolver operações multinacionais em cooperação com Estados africanos visando a defender seus interesses estratégicos e econômicos com relação ao petróleo prospectado naquela área e suas linhas de comunicação marítimas (FILHO, 2015).

#### 4.3 AS OPERAÇÕES *OBANGAME EXPRESS* DE 2014 A 2019

As Operações *Obangame Express*, que significam “todos juntos” em diversos dialetos africanos, são exercícios navais multinacionais organizados pelos EUA e acontecem anualmente desde 2009, sendo patrocinados pelo *U.S. Africa Command* (AFRICOM)<sup>43</sup> e facilitados pelo *U.S. Naval Forces Europe-Africa/U.S. 6th Fleet* (CNE-CNA/C6F), tendo como finalidade proporcionar uma melhor segurança marítima na extensão ocidental da costa africana. No ano de 2019, as Operações contaram com a participação de 33 países no Golfo

<sup>43</sup>Para combater o problema da pirataria, do extremismo islâmico e principalmente para garantir a paz e a tranquilidade das operações petrolíferas na região, o presidente americano George W. Bush em 2007 declarou a instalação do *African Command*, ou simplesmente *AFRICOM*, que iniciou formalmente suas atividades em 2008.

Disponível em: <<http://www.alide.com.br/joomla/component/content/article/112-edicao-62/4631-obangame-express>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

da Guiné, incluindo o Brasil, que participa empregando meios navais desde 2014 (MD, 2019, *online*<sup>44</sup>; WALKER, 2019, *online*<sup>45</sup>. Tradução nossa).

Segundo o *United States Africa Command*: O exercício *Obangame Express* é patrocinado pelo *US Africa Command* (AFRICOM) e projetado para melhorar a cooperação regional, conscientização do domínio marítimo (MDA), práticas de compartilhamento de informações e conhecimentos táticos de interdição para aprimorar as capacidades coletivas do Golfo da Guiné e das nações da África Ocidental para combater atividade ilícita marítima (Tradução nossa)<sup>46</sup>.

Dentre os principais objetivos do exercício, estão as ações antipirataria, que buscam combater uma clássica ameaça marítima daquela região, bem como as ações de fiscalização de pesca ilegal e tráfico de seres humanos, drogas ou armas, em coordenação regional e internacional com Marinhas amigas. Tal interação possibilitou que, em dez anos de *Obangame Express*, os demais países americanos e europeus pudessem obter uma visão mais clara acerca da complexidade do problema e das consequências econômicas em função dos eventos ocorridos no Golfo da Guiné. Particularmente, aos EUA interessam a estabilidade e a segurança nessa região por razões humanitárias e econômicas.

Segundo o contra-almirante Obed Ngalabak, comandante da frota naval ocidental da Nigéria e comandante tático das forças nigerianas que participam do *Obangame Express* 2019, o exercício

foi criado para melhorar a cooperação regional, a conscientização sobre o domínio marítimo, o compartilhamento de informações e aprimorar as capacidades coletivas dos países do Golfo da Guiné e da África Ocidental para combater as ilegalidades no domínio marítimo (AFRICOM, 2019, *online*<sup>47</sup>. Tradução nossa).

De acordo com a Assessoria de Comunicação do Ministério da Defesa (2015)<sup>48</sup>, a intensificação da cooperação, por meio da formalização de exercícios e operações combinadas, acordos mútuos, formação de oficiais e praças em instituições de ensino

<sup>44</sup>Disponível em: <<https://www.defesa.tv.br/marinha-do-brasil-encerra-sua-participacao-no-exercicio-multinacional-obangame-express-2019/>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

<sup>45</sup>Disponível em: <<https://www.dvidshub.net/news/316587/ten-years-history-and-lessons-west-african-navy-manuevers>>. Acesso em: 31 jul. 2020.

<sup>46</sup>Disponível em: <<https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express>>. Acesso em: 31 jul. 2020.

<sup>47</sup>Disponível em: <<https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express>>. Acesso em: 31 jul. 2020.

<sup>48</sup>Disponível em: <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/marinha-participa-de-operacao-internacional-para-capacitar-paises-africanos-no-patrolhamento-do-golfo-da-guine>>. Acesso em: 31 jul. 2020.



militares brasileiras, entre outros, entre a MB e as Marinhas africanas, particularmente as que compõem o Golfo da Guiné, deve-se ao fato de a pirataria marítima ter se voltado fortemente para a rentável indústria de petróleo e gás.

Sendo assim, a Marinha do Brasil participou, pela primeira vez, da *Obangame Express* em 2012, tendo enviado dois oficiais da Força de Superfície para atuarem como observadores no Centro de Operações Marítimas em Calabar, Nigéria (2012)<sup>49</sup>. No entanto, foi apenas em 2014 que houve, de forma inédita, o emprego de um meio naval representado pelo Navio-Patrolha Oceânico (NPaOc) “APA”, atuando na costa centro-oeste africana, no Golfo da Guiné, juntamente com outros 18 países. Naquela ocasião, diversos exercícios foram realizados a fim de verificar o nível de interoperabilidade, a interação de Comando e Controle e as capacidades marinheiras dos países da região atuando com Marinhas estrangeiras. A participação da MB contribuiu para o estreitamento dos laços de cooperação e amizade<sup>50</sup> entre os participantes. Nos anos que se seguiram, dezenas de países da África, Europa, América do Sul e América do Norte participaram da operação e foram empregados os seguintes meios, nos respectivos períodos: NPaOc “Amazonas”, em 2015 e 2018; o NPaOc “APA”, novamente em 2017; e, por fim, o NPaOc “Araguari”, em 2016 e 2019.

Faz-se importante notar que o propósito básico do exercício é testar forças navais multinacionais em uma ampla gama de tarefas a fim de desenvolver a capacidade para conduzir operações de Patrulha Naval (PATNAV) em proveito da segurança marítima. Nesse quesito, o planejamento no nível operacional contemplou o emprego de meios navais adequados à tarefa atribuída de forma a contribuir, efetivamente, para o cumprimento da missão. Partindo dessa premissa, observa-se que os NPaOc foram empregados em todas as edições da *Obangame Express* das quais a MB participou por apresentarem características

---

<sup>49</sup>Disponível em: <<https://www.defesanet.com.br/naval/noticia/5200/Marinha-do-Brasil-participa-do-exercicio-Obangame-Express-na-Nigeria/>>. Acesso em: 31 jul. 2020.

<sup>50</sup>Disponível em: <<https://www.defesanet.com.br/naval/noticia/15630/NPaOc-APA-participa-do-Obangame-Express-2014/>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

inerentes à tarefa de PATNAV, como destaca a seguir o então Capitão-Tenente Kepler, oficial que participou do exercício em 2014, a bordo do “APA”:

Com suas características de velocidade/autonomia, grande capacidade das suas embarcações orgânicas, recursos de Comando e Controle (C<sup>2</sup>) e pelas boas condições de habitabilidade, tanto para a tripulação quanto para a tropa embarcada, pode-se constatar que esse tipo de operação tem total relação com o emprego de um NPaOc (MORAIS, 2014, p. 28).

Por ocasião do término da 1ª edição do exercício *Obangame Express*, foi possível avaliar alguns aspectos relevantes acerca da complexidade de se realizar uma Patrulha Naval e a importância de se empregar um navio com as características dos NPaOc brasileiros, tais como: interação entre aeronave orgânica/centro de controle/navio, por meio de uma dinâmica de reconhecimento aéreo, avaliação de dados reportados pela aeronave e abordagem por meio de embarcações orgânicas adequadas, respectivamente; necessidade de dados de inteligência para o planejamento e a definição de setores de patrulha nos espaços marítimos focais; comunicações via satélite para um tempestivo fluxo de informações de comando e controle; planejamento do emprego de meios navais dotados de relevante manobrabilidade e que disponham de plataforma para operação de aeronaves, além de embarcações orgânicas ágeis a fim de permitir uma rápida interceptação do contato de interesse e, por fim, necessidade de atuação diplomática junto aos Estados que compõem aquela região com intuito de flexibilizar ou adotar normas jurídicas coletivas a fim de dinamizar as ações e possibilitar a mitigação dos ilícitos por meio de operações integradas (MORAIS, 2014).

## 5 O EMPREGO DE MEIOS NAVAIS EM APOIO À POLÍTICA EXTERNA

Tradicionalmente, a atividade diplomática brasileira, dentro do contexto de Defesa Nacional, antecede a ação militar a fim de mitigar litígios ou conflitos de toda ordem. O intuito é sempre alcançar os objetivos nacionais, alinhando-se aos preceitos constitucionais, sendo, dessa forma, distinta quanto à natureza bélica, porém essencialmente idêntica quanto aos objetivos, embora seja exercida pelo executivo, por meio do Ministério das Relações Exteriores (MRE), que a formula e conduz (BRASIL, 2017).

Entretanto, a interação da defesa com entidades congêneres internacionais contribui de maneira ímpar para a Estratégia de Defesa Nacional, tendo em vista que reforça a confiança, a cooperação e a aproximação amistosa com os demais países, dentre eles os da costa ocidental africana, proporcionando, assim, que eventuais diferenças possam ser equalizadas pacificamente. Nesse contexto, quando o Poder Naval é empregado oportunamente, pode vir a exercer influência não só sobre a opinião pública de um ou mais Estados, mas também sobre seus dirigentes. Isso pode contribuir de forma peculiar para a concretização de acordos e a formação de alianças políticas ou militares, além de externar claramente a intenção do Brasil quanto a áreas de mútuo interesse, seja lançando mão de ações favoráveis, seja desaconselhando aquelas desfavoráveis (BRASIL, 2017).

Dessa forma, embora não esteja pontuado na DMN como uma atividade dentro do emprego limitado na força, o apoio à política externa brasileira, proporcionado pela “diplomacia naval” por meio da realização de operações e exercícios de combate à pirataria marítima em áreas de interesse político-estratégico, sejam multinacionais, bilaterais ou multilaterais, contribui para reforçar não só a cooperação e a amizade entre os países envolvidos, mas também uma melhor interoperabilidade e o estabelecimento de uma relação de segurança confiável no Atlântico Sul. Isso faz com que o Brasil se aproxime da

África, consolidando seu papel de ator global de grande relevância no cenário internacional e capaz de grande influência na ZOPACAS (BRASIL, 2017; FILHO, 2015).

Assim, ao compararmos as atividades realizadas pela Marinha do Brasil, por ocasião das ações de Patrulha Naval no Golfo da Guiné em proveito das Operações *Obangame Express*, aos documentos de mais alto nível político, estratégico e naval, observamos algumas correlações.

Quanto ao Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), ao estabelecer que as políticas de defesa e externa são “complementares e indissociáveis”, observa-se o efetivo estreitamento da parceria entre o MD e o MRE na busca por um ambiente de cooperação internacional favorável ao Brasil, por meio de ações conjuntas e de inteligência. Dessa forma, diversificam-se as parcerias estratégicas internacionais, de cooperação e de intercâmbio militar com as Marinhas de nações amigas, sobretudo do Atlântico Sul, contribuindo para o fortalecimento dos laços de amizade com países da costa ocidental africana e mantendo a proximidade com os demais parceiros desenvolvidos da Europa e da América do Norte. Assim, é possível priorizar seu “entorno estratégico” e, concomitantemente, desenvolver suas capacidades de dissuasão e preparo na área de defesa contra quaisquer tipos de ameaça dentro dos preceitos constitucionais.

Já a Política Nacional de Defesa (PND), ao estabelecer os Objetivos Nacionais de Defesa<sup>51</sup> e “o que fazer” para alcançá-los, destaca a participação brasileira nas Operações *Obangame Express*, contribuindo para a manutenção da paz e da segurança internacionais, sobretudo na região do Golfo da Guiné, que, além de estar projetando o Brasil no exterior, possibilitará sua inserção em fóruns internacionais acerca de segurança marítima.

---

<sup>51</sup>Caracterizados na Política Nacional de Defesa “em decorrência da análise dos ambientes internacional e nacional e suas projeções, bem como da Concepção Política, são estabelecidos os Objetivos Nacionais de Defesa, os quais devem ser interpretados como as condições a serem alcançadas e mantidas permanentemente pela nação brasileira no âmbito de defesa” (BRASIL, 2016, p. 12).

Por sua vez, a Estratégia Nacional de Defesa (END), ao definir “como fazer” o que o nível político determinou na PND, segundo suas diretrizes e de acordo com os Objetivos Nacionais de Defesa, empregou a Marinha abordando as seguintes iniciativas conforme as Estratégias de Defesa (ED): fortaleceu a capacidade de dissuasão ao empregar meios navais em águas internacionais de interesse, nesse caso o Golfo da Guiné; agiu diplomaticamente na área de Defesa junto a Estados africanos, europeus e norte-americanos; promoveu a cooperação internacional com os países da costa ocidental africana; atuou internacionalmente sob tutela da ONU (AFRICOM) e multilateralmente com diversos países que compunham os exercícios.

As ED, por sua vez, alcançaram as seguintes Ações Estratégicas de Defesa (AED): AED-33 – incrementou a participação das MB em exercícios operacionais com outros países; AED-35 – contribuiu para desenvolver capacidades dos países da região do Golfo da Guiné para manter a segurança das linhas de comunicação marítimas de interesse nacional; AED-37 – incrementou as ações de presença naval, tanto em águas jurisdicionais quanto em portos, em apoio às ações de diplomacia; AED-47 – intensificou a confiança mútua entre os países que compuseram as operações e a segurança marítima em LCM internacionais; AED-48 – intensificou o intercâmbio na área de defesa com países da costa ocidental africana; AED-49 – realizou operações internacionais em arranjos plurilaterais de cooperação em áreas de interesse de defesa e AED-53 – possibilitou a atuação da MB em organismo internacional.

Já a Política Naval (PN), ao orientar a MB, por meio de seu planejamento estratégico, a fim de alcançar os Objetivos Navais<sup>52</sup> em tempos de paz, dispôs de meios navais modernos, equipados e capacitados (NPaOc classe “AMAZONAS”) para participar das Operações *Obangame*, empregando-os em atividade de emprego limitado da força e realizando ações de Patrulha Naval no Atlântico Sul. Dessa forma, pôde contribuir para a

---

<sup>52</sup>Os Objetivos Navais consubstanciam a Política Naval e são os objetivos de mais alto nível estabelecidos pela MB, que orientarão o Planejamento Estratégico da Instituição, a fim de viabilizar o alcance de sua visão de futuro para 2039 (BRASIL, 2019).

projeção do país no exterior, a garantia de interesses estratégicos nacionais no mar e o respaldo à política externa, conforme previsto na missão da MB.

Sendo assim, observa-se a concepção da Política Naval de acordo com seus pressupostos essenciais: por meio da participação em coalizão multilateral capitaneada pelos EUA, porém contribuindo para a segurança marítima do Atlântico Sul por meio dos adestramentos e ensinamentos passados às Marinhas africanas, contribui para o desenvolvimento delas e, conseqüentemente, para a proteção das linhas de comunicação marítimas de interesse nacional. Além disso, em aditamento à dissuasão, privilegia a cooperação naval no âmbito internacional e atua sob a égide de organismo internacional de acordo com compromissos assumidos nas declarações de Luanda e Yaoundé, respeitando os princípios constitucionais. A Política Naval também participa das operações multinacionais *Obangame Express* e contribui para a manutenção e a consolidação da ZOPACAS por meio do estreitamento dos laços de cooperação e amizade entre os países-membros (BRASIL, 2019).

Por fim, de acordo com a Doutrina Militar Naval (DMN), ao lançar mão de suas capacidades inerentes, o Poder Naval, representado pelos meios navais da MB empregados nas Operações *Obangame*, por meio do planejamento e do preparo dos NPaOc classe “AMAZONAS”, proporcionou o apoio às ações de diplomacia, por meio da interação e cooperação com as Marinhas de diversos países. Ademais, no emprego limitado da força, realizou ações de Patrulha Naval antipirataria de acordo com os preceitos descritos na DMN no que tange àquelas participações distintas da atividade-fim.

Dentre as Tarefas Básicas estabelecidas, cabe, especificamente, destacar o controle de área marítima nas zonas de patrulha destinadas às unidades navais brasileiras e a contribuição para a dissuasão, pois, por meio das ações realizadas, foi possível cooperar para o desenvolvimento das Marinhas participantes da Operação multinacional e, conseqüentemente, aumentar o nível de segurança marítima na região do Golfo da Guiné em

contraposição às ameaças às LCM de interesse brasileiro. Sendo assim, mesmo em tempos de paz, também contribuiu para a dissuasão estratégica contra forças hostis naquelas águas.

Cabe ressaltar que o contexto em que foi aplicado o PN permitiu observar sua amplitude de emprego ao se entrelaçar entre as Atividades de Emprego Limitado da Força e as Atividades Benignas, como foi evidenciado pelo Triângulo de Eric Grove (1948)<sup>53</sup> adaptado ao PN brasileiro. Esse fato comprovou que tais aplicações não são estanques entre si, ao contrário, estavam inter-relacionadas e sendo conduzidas de forma simultânea, contribuindo uma com a outra no decorrer de todas as operações, ações e atividades.

Dentre as aplicações possíveis, a fim de atender a demanda internacional para o Golfo da Guiné, destacou-se a atividade de Patrulha Naval (PATNAV) com o emprego dos NPaOc classe “AMAZONAS” e suas aeronaves embarcadas, sendo utilizadas como vetores de reconhecimento e embarcações orgânicas, guarnecidas por equipes especializadas, atuando nas abordagens, em sinergia com outras forças navais estrangeiras no combate à pirataria marítima e na fiscalização no alto-mar do cumprimento de leis e regulamentos de Direito Internacional de acordo com tratados, convenções e atos dos quais o Brasil seja signatário.

Por fim, as ações PATNAV nas Operações *Obangame* realizadas em apoio à política externa em tempos de paz destacaram-se pelas atuações em áreas de interesse do Brasil no exterior, o que proporcionou ação de presença na costa ocidental africana; por mostrarem bandeira nos diversos portos visitados de países africanos em que há interesse político-estratégico; por proporcionarem cooperação técnico-militar a Forças congêneres africanas; pela realização de exercícios navais multinacionais, desenvolvendo a interoperabilidade entre os diversos países envolvidos; além da condução de operações internacionais em função de compromissos assumidos pelo Brasil, sendo, nesse contexto, a CNUDM e as declarações de Yaoundé e Luanda.

---

<sup>53</sup>Modelo de Groove adaptado ao Poder Naval brasileiro. Anexo, figura n.º 4.

## 6 CONCLUSÃO

Este estudo se propôs a fazer uma análise acerca do emprego de meios navais em atividades de uso limitado da força em operações/exercícios multinacionais antipirataria e a verificar se eles contribuem para a política externa brasileira.

Sendo assim, foi apresentada a seguinte questão de pesquisa: o planejamento do emprego de meios navais nas Operações *Obangame Express* no combate à pirataria marítima no Golfo da Guiné (costa ocidental da África) contribui para a Política Externa Brasileira?

Para alcançar o referido propósito e possibilitar o embasamento teórico e documental necessário à correlação entre teoria e realidade e com o intuito de responder à questão de pesquisa, este estudo foi dividido em seis seções.

Na primeira seção, abordaram-se os diversos aspectos relacionados à pirataria marítima que levaram a participação brasileira na série de exercícios navais *Obangame Express*, permitindo, assim, uma introdução sobre a problemática em si e a atuação da MB em operações multinacionais.

Na segunda seção, foi realizada a contextualização da pirataria marítima, uma breve abordagem contemporânea e suas consequências econômicas e políticas globais, além da problemática jurídica envolvida no tocante aos direitos internacional e doméstico. Por fim, discutiu-se sobre algumas questões conceituais.

Na terceira seção, abordou-se a análise teórica e documental à luz de documentos de alto nível nacional a fim de direcionar a pesquisa e, assim, prover os elementos fundamentais para sua compreensão e embasamento.

Na quarta seção, buscou-se observar a importância da consolidação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), destacou-se a problemática da pirataria na região do Golfo da Guiné e a contribuição das Operações *Obangame Express*, com participação brasileira, para a segurança marítima daquela região.



Na quinta seção, procurou-se correlacionar as diretrizes e os objetivos estabelecidos pelos níveis político, estratégico e naval, com o emprego de meios navais da Marinha do Brasil no uso limitado da força nas Operações *Obangame Express* no Golfo da Guiné, a fim de observar se algum dos objetivos nacionais foi alcançado.

Nesta seção, serão apresentadas a conclusão da análise do estudo e algumas sugestões para futuras pesquisas.

Para delimitar o objeto no espaço e no tempo, foram selecionadas as participações da Marinha do Brasil nas Operações *Obangame Express*, realizadas entre os anos de 2014 e 2019, no Golfo da Guiné, localizado na costa ocidental africana.

A escolha dessas operações como objeto do estudo decorreu em função da relevância do esforço internacional a fim de mitigar o problema da pirataria no Golfo da Guiné, região de importância econômica e político-estratégica, que envolve, direta ou indiretamente, diversos atores globais, além de interesses nacionais, econômicos e de defesa.

Observou-se que, após o êxito das ações navais multinacionais no Golfo de Áden, a pirataria se intensificou no Golfo da Guiné, que viu sua importância crescer exponencialmente em virtude da descoberta de reservas de petróleo, competitivas com o Oriente Médio, e o aumento do tráfego marítimo na região. Isso atraiu as atenções de potências e atores de diversas partes do Globo e de grupos adversos que evoluíram e se modernizaram, ameaçando a paz e a estabilidade da região.

Todavia, em virtude do tempo envolvido e da complexidade em se legislar em âmbito internacional e doméstico, os interessados na região se viram diante do desafio de buscar soluções que exigiam a cooperação interestatal como forma de mitigar tempestivamente o problema. Tal fato proporcionou que o setor de defesa nacional, por meio de atuações diplomáticas, expandisse sua esfera de atuação e influência internacional.

Sendo assim, buscaram-se a compreensão e o embasamento teórico/documental oferecidos pelo LBDN, pelas PND, END e PN, além da DMN, com a finalidade de identificar

quais eram os anseios políticos, estratégicos e navais que proporcionariam suporte às ações diplomáticas brasileiras. Ao analisar-se o conteúdo desses documentos, observou-se o alinhamento entre os níveis político, estratégico e operacional quanto à consecução da política externa pela postura estratégica de dissuasão, cooperação e atuação no cenário internacional em áreas que se coadunam aos interesses nacionais.

A PN, por sua vez, atribuiu à MB importante papel estratégico alinhado aos Objetivos Navais e em consonância com a Política Externa, contribuindo para alcançar os objetivos nacionais, seja atuando na proteção marítima do Atlântico Sul, seja cooperando com Marinhas amigas de países da África Ocidental e, conseqüentemente, a paz e a estabilidade na ZOPACAS. Tais objetivos são intrínsecos às atividades previstas na DMN, como é o caso daquelas de uso limitado da força com emprego de navios em decorrência de compromissos assumidos externamente e em função de interesses nacionais, mesmo em tempos de paz, sempre buscando a dissuasão e a diplomacia naval.

Com relação ao emprego de meios navais da MB em apoio à política externa, conforme previsto na sua missão elencada na DMN, como resultado do planejamento do emprego de NPac classe “AMAZONAS” nas Operações *Obangame Express*, pode-se comprovar sua importância e pertinência em ações de Patrulha Naval no emprego limitado da força no combate à pirataria marítima em conjunto com forças navais de outros países. Esse fato se deve principalmente às suas características inerentes à tarefa de desempenhar o controle e a interdição de área marítima, possuindo capacidade de embarcar as tropas que guarnecem as equipes de abordagem, inclusive estrangeiras. Dessa forma, contribuindo para o cumprimento de resoluções de organismos internacionais dos quais o Brasil seja signatário, fortalecendo os laços diplomáticos de amizade e cooperação com os membros da ZOPACAS e outros Estados extrarregionais e ainda exercendo dissuasão e ações de presença, ou seja, desenvolvendo a END em complemento à política externa.

Sendo assim, respondendo à questão proposta e tendo em vista a análise realizada, conclui-se que o emprego de meios navais, integrantes do Poder Naval, em operações/exercícios de patrulha naval no combate à pirataria marítima no Golfo da Guiné, é uma atribuição contemplada na Política Naval e na Doutrina Militar Naval (DMN), alinhada à Estratégia Nacional de Defesa (END), segundo as diretrizes da Política Nacional de Defesa (PND). Além disso, contribui para o cumprimento da missão inerente à Marinha do Brasil em apoio à política externa brasileira, constituindo-se, assim, num instrumento diplomático, competente e eficaz.

Em virtude da complexidade e extensão inerentes ao estudo de segurança marítima, recomendam-se futuras pesquisas sobre as poucas, mas recentes, atuações de pirataria e roubo armado contra navio na Amazônia Azul e de que forma a Marinha do Brasil está atuando a fim de erradicar quaisquer chances de crescimento de tais ilícitos em águas nacionais.

Da mesma forma que ocorreu na costa ocidental africana, reservas naturais, principalmente de petróleo no pré-sal, estão atraindo a atenção do mundo para a Amazônia Azul e, na mesma medida, os interesses daqueles que querem ameaçar sua paz e estabilidade. Fazem-se, portanto, necessários a intensificação do adestramento, o reaparelhamento naval, o domínio da consciência situacional da costa e águas interiores, as operações interagências, além da cooperação nos campos de inteligência entre os diversos órgãos de defesa e segurança, com o propósito de antecipar-se ao problema, que já se registra em águas nacionais.

Por fim, cabe ressaltar que o Brasil não possui legislação doméstica específica acerca do crime de pirataria, o que pode demandar uma assessoria da MB junto ao MD a fim de pôr em pauta tal questão no Congresso Nacional, visto que tal deficiência impacta diretamente as ações de repressão antipirataria que porventura possam se intensificar em águas jurisdicionais brasileiras.

## REFERÊNCIAS

ALLISON, G. Conceptual Models and the Cuban Missile Crisis. **The American Political Science Review**, Washington, DC, v. 63, n. 3, p. 689-718, Sept. 1969.

ALMEIDA, N. O CFN e a defesa da Amazônia Azul. **Revista Âncoras e Fuzis**, Mangaratiba, ano XV, n. 47, 2016. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/cgcfm/sites/www.marinha.mil.br/cgcfm/files/Revista\\_Ancoras\\_Fuzis\\_n\\_47.pdf](https://www.marinha.mil.br/cgcfm/sites/www.marinha.mil.br/cgcfm/files/Revista_Ancoras_Fuzis_n_47.pdf)>. Acesso em: 17 jul. 2020.

BOER, N. A influência do pensamento militar na conduta política internacional. **Política e Estratégia**, São Paulo, vol. 1, n. 1, p. 144-127, out./dez. 1983.

BRASIL. Constituição (1998). **Constituição brasileira**, 1988. Texto constitucional de 5 de outubro de 1988 com as alterações adotadas pelas emendas constitucionais n. 1/92 a 4/93 e pelas emendas constitucionais de revisão n. 1 a n. 6/94. Brasília: [Senado Federal], 1994, 230 p.

\_\_\_\_\_. Decreto n.º 18.871, de 13 de agosto de 1929. Promulga a convenção do direito internacional privado, de Havana. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF: Câmara do Deputados, v. 03, p. 21237, 22 out. 1929. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18871-13-agosto-1929-549000-publicacaooriginal-64246-pe.html>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. Estado-Maior da Armada. EMA-305. **Doutrina Militar Naval**. Brasília, DF, 2017.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF, 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Política Naval**. Brasília, DF, 2019.

\_\_\_\_\_. Ministério das Relações Exteriores. **Discurso do ministro Ernesto Araújo na conferência A Cooperação entre o Brasil e a África por ocasião da celebração do Dia da África**. Brasília, 2019. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/discursos-artigos-e-entrevistas-categoria/ministro-das-relacoes-exteriores-discursos/20456-discurso-do-ministro-ernesto-araujo-na-conferencia-a-cooperacao-entre-o-brasil-e-a-africa-por-ocasio-da-celebracao-do-dia-da-africa-brasilia-27-de-maio-de-2019>>. Acesso em: 30 jul. 2020.

CANINAS, O. P. Pirataria marítima moderna: história, situação atual e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 14, p. 101-122, 2009. Disponível em: <

<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/384>>. Acesso em: 09 jul. 2020.

CERVO, A. L. **Inserção internacional**: formação dos conceitos brasileiros. São Paulo: Saraiva, 2008.

CRETELLA NETO, J. **Curso de direito internacional**. Ijuí: Unijuí, 2008. Disponível em: <<https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/download/3262/pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

DALTON, L. G.; GUIMARÃES, F.; LACERDA, G. B. Diplomacia e política doméstica: a lógica dos jogos de dois níveis. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, v.18, n.36, p.147-174, jun. 2010.

FARIA, C. A. P. de. Opinião pública e política externa: insulamento, politização e reforma na política exterior do Brasil. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 51, n. 2, p. 80-97, jul./dez. 2008.

FERREIRA, R. R. **Operações navais no século XXI**: tarefas básicas do Poder Naval para a proteção da Amazônia Azul. 2011. 180 f. Monografia (Curso de Política e Estratégias Marítimas) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000006/000006b6.pdf>>. Acesso em: 19 jul. 2020.

FILHO, P. P. Reflexões sobre o Brasil e os desafios do Atlântico Sul no início do século XXI. In: GHELLER, G. F.; GONZALES, S. L. de M.; MELO, L. P. de. (Org.). **Amazônia e Atlântico Sul**: desafios e perspectivas para a defesa no Brasil. Brasília: IPEA: NEP, 2015. Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26107](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=26107)>. Acesso em: 31 jul. 2020.

FONSECA JÚNIOR, G.; CASTRO, S. H. N. de (Org.). **Temas de Política Externa Brasileira II**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1994.

FREGONA, C. A. C. G. **Moderna pirataria marítima e a segurança no mar**. Instituto Brasileiro de Direito do Mar. 2019. Disponível em: <<http://www.ibdmar.org/2019/07/moderna-pirataria-maritima-e-seguranca-no-mar/>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

FREITAS, B. R. H. de. **A pirataria marítima moderna e as principais consequências para o transporte marítimo**. 2010. 84 f. Trabalho de Iniciação Científica (Estágio Supervisionado do Curso de Comércio Exterior) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2010. Disponível em: <<https://www.univali.br/Lists/TrabalhosGraduacao/Attachments/864/bruna.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2020.

GROVE, E. **The Future of Sea Power**. Annapolis: Naval Institute Press, 1990.

International Maritime Organization [IMO]. **Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships**, para. 2.2, IMO Assemb. Res. A.1025(26), annex (Dec. 2, 2009). Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/a.1025\\_26.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/a.1025_26.pdf)>. Acesso em: 18 jul. 2020.

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

MATTOS, M. **A geopolítica e as projeções de poder**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1977.

MORAIS, J. K. B. *Obangame Express 2014* – A importância da participação brasileira e as lições aprendidas. **Revista O Passadico**, ano XXVI, n. 34, 2014. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/caaml/sites/www.marinha.mil.br.caaml/files/upload/Revista\\_Passadico\\_2014\\_.pdf](https://www.marinha.mil.br/caaml/sites/www.marinha.mil.br.caaml/files/upload/Revista_Passadico_2014_.pdf)>. Acesso em: 01 ago. 2020.

NETO, H. F. As novas ameaças e os mecanismos de segurança hemisférica no âmbito da OEA: uma avaliação. **Carta Internacional**, São Paulo, v. 4, n. 2, p. 17-31, set. 2009. Disponível em: <<https://webcache.googleusercontent.com/searchq=cache:tOhP3Oc4nUwJ:https://cartainternacional.abri.org.br/Carta/article/download/517/269/+&cd=2&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

NUNES, E. **A gramática política do Brasil: clientelismo e insulamento burocrático**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1997.

OLIVEIRA, D. **História do Brasil: Política e Economia**. Curitiba: Ibepex, 2009.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Decreto-Lei n. 44490**. Convenção sobre o alto-mar. Aprovada na primeira conferência do mar realizada em Genebra em 1958. Disponível em: <[http://www.aquaseg.ufsc.br/files/2011/07/Conven\\_Alto\\_mar\\_1958.pdf](http://www.aquaseg.ufsc.br/files/2011/07/Conven_Alto_mar_1958.pdf)>. Acesso em: 18 jul. 2020.

PEREIRA, P. M. S. S. A. Segurança marítima e pirataria no Atlântico Sul: um balanço do ano de 2013. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v.19, n. 2, p. 305-329, jul./dez. 2013. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/download/200/162>>. Acesso em 26 jun. 2020.

PIEIDADE, J. Segurança marítima e os estudos de segurança: revisão da literatura. **Relações Internacionais (online)**, n. 57, 2018. Disponível em: <[http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1645-91992018000100002#top14](http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-91992018000100002#top14)>. Acesso em: 18 jul. 2020.

PINHEIRO, L. **Política externa brasileira (1889-2002)**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2004.

PUTNAM, R. D. Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of the Two-Level Games. **International Organization**, Boston, v. 42, n. 3, p. 427-460, 1988.

SCHNEIDER, E. A. S. da C. Pirataria marítima: a experiência Somália. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, p. 301-320, 2015. Disponível em: <<https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/3351>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

SIMONI, A. A. C. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 2, p. 167-197, jul./dez. 2011. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/329/253>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

STEPHAN, C. A doutrina da segurança nacional de contenção na Guerra Fria: fatores que contribuíram para a participação dos militares na política brasileira (1947-1969). **Conjuntura Global**, Curitiba, v. 5 n. 3, set./dez. 2016, p. 537-565.

VALLIM, J. D. A. Operações expedicionárias: a garantia dos interesses nacionais além-mar. **Revista Âncoras e Fuzis**, Mangaratiba, ano XIX, n. 48, 2017. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/cgcfm/sites/www.marinha.mil.br/cgcfm/files/ancorasefuzis48.pdf>>. Acesso em: 17 jul. 2020.

WERMUTH, M. A. D; CORREA, R. O direito internacional em face da pirataria em alto-mar: uma perspectiva crítica. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015. Disponível em: <<https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/download/3262/pdf>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

## ANEXOS

## ANEXO A

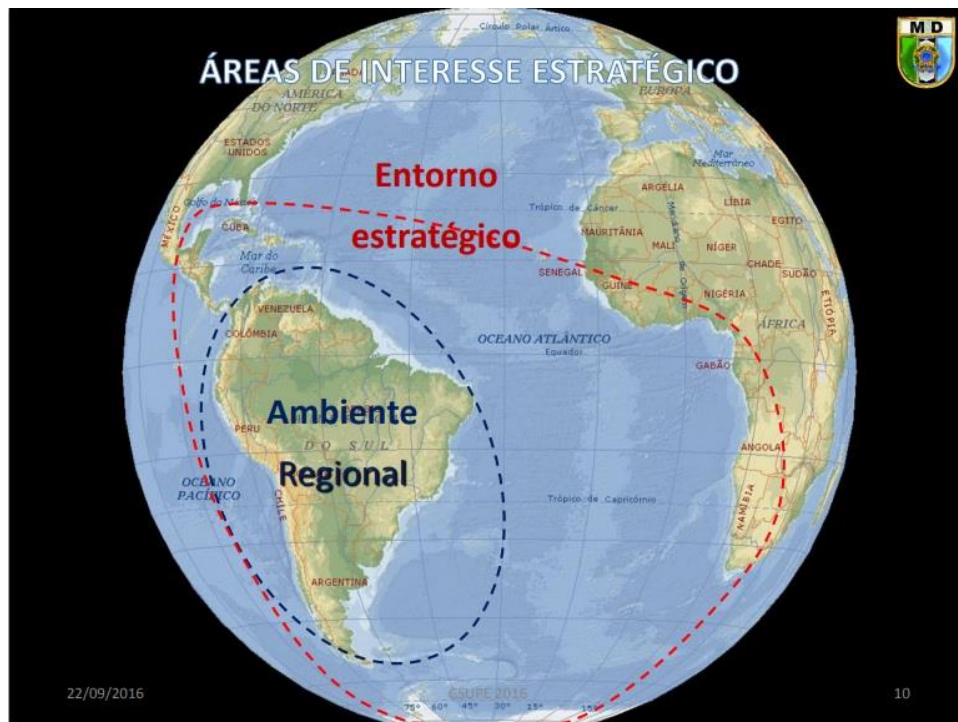


FIGURA 1 – Entorno estratégico.

Fonte: VALLIM, 2017, p. 13.



## ANEXO B



FIGURA 2 – Rota do Cabo.

Fonte: Livro Branco de Defesa Nacional, 2012, p. 367.

## ANEXO C



FIGURA 3 – Países que compõem a ZOPACAS.

Fonte: Disponível em: <<https://www.defesanet.com.br/geopolitica/noticia/9322/ZOPACAS---Amorimpropoe->>. Acesso em: 8 ago. 2020.

## ANEXO D



FIGURA 4 – Modelo de Groove adaptado ao Poder Naval brasileiro.

Fonte: Publicação EMA-305, 2017, p. 11.

## ANEXO E

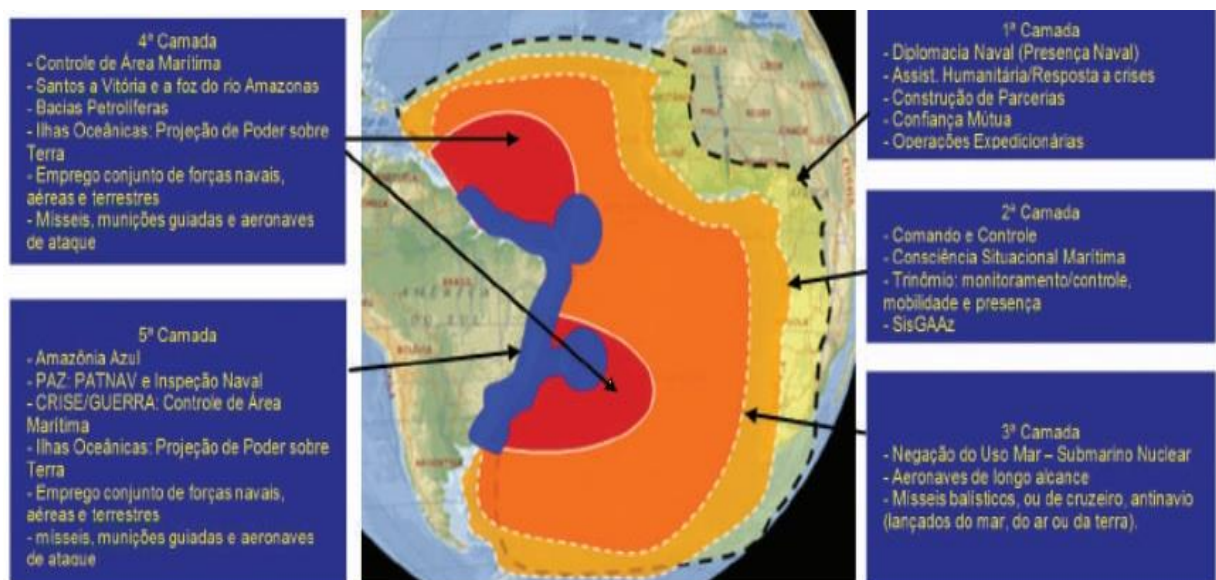


FIGURA 5 – Área de interesse denominada “1ª Camada”.

Fonte: FERREIRA, 2011, p. 8.

## ANEXO F



FIGURA 6 – Incidentes de pirataria e roubo armado no mundo / 2019.

Fonte: Dados do IMB *Piracy Reporting Centre* (IMB PRC). Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2019>. Acesso em: 18 jul. 2020.

## ANEXO G



FIGURA 7 – Incidentes de pirataria e roubo armado no Golfo da Guiné em 2019.

Fonte: Dados do IMB *Piracy Reporting Centre* (IMB PRC). Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2019>. Acesso em: 18 jul. 2020.