

MARINHA DO BRASIL  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
MESTRADO PROFISSIONAL EM ESTUDOS MARÍTIMOS

VITOR DECCACHE CHIOZZO

**A IMPORTÂNCIA GEOESTRATÉGICA DE UTILIZAÇÃO MILITAR DAS ILHAS  
OCEÂNICAS BRASILEIRAS**

Rio de Janeiro  
2019

Vitor Deccache Chiozzo

**A IMPORTÂNCIA GEOESTRATÉGICA DE UTILIZAÇÃO MILITAR DAS ILHAS  
OCEÂNICAS BRASILEIRAS**

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

Área de Concentração em Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

CMG (RM1) Professor Doutor Francisco Eduardo Alves de Almeida

Rio de Janeiro  
2019



**VITOR DECCACHE CHIOZZO**

**A IMPORTÂNCIA GEOESTRATÉGICA DE UTILIZAÇÃO MILITAR DAS ILHAS  
OCEÂNICAS BRASILEIRAS**

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

Área de Concentração em Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Aprovada em 11 de dezembro de 2018.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Professor Dr. Almirante de Esquadra (Fuzileiro Naval) Alvaro Augusto Dias Monteiro  
Presidente do CEPE-MB, Estado Maior da Armada

---

Professora Dra. Sabrina Evangelista Medeiros  
Professora Associada - PPGEM-EGN

---

Professor Dr. Wellington Dantas de Amorim  
Professor Adjunto Nível I - Escola Naval

Dedico esse trabalho aos meus pais e à minha companheira. Vocês proporcionam o lar sereno e pleno de amor, de onde parto para enfrentar os desafios retornando, tão logo cumprida a missão, com a certeza da vitória.

## AGRADECIMENTOS

À Deus, princípio e fim de todas as coisas, que me concede o dom da vida, me conforta na aflição, e para quem elevo meus pensamentos nos momentos de júbilo, por me proteger e abençoar.

Aos meus pais Affonso e Fátima o amor, dedicação, estímulo e por todos os esforços em prol de minha formação moral e educação.

À Tahiná, minha companheira, o amor, carinho, paciência, compreensão e incentivo, durante esses felizes anos de relacionamento, coincidentes com a minha trajetória acadêmica e profissional.

À minha amiga e conselheira Tânia Fróes, pelo “encontro de almas” a cada conversa.

Ao meu orientador, Capitão de Mar e Guerra Professor Doutor Francisco Eduardo Alves de Almeida, Oficial de Marinha & Historiador, a amizade, confiança e a orientação segura, perspicaz e estimulante. Nossos agradáveis encontros, para mim, eram a certeza de que naquele dia ganharia um inédito olhar sobre algum fato da História Naval e Militar, de um “historiador que vai aos arquivos”, sempre entremeados por preciosos conselhos sobre ser um Oficial de Marinha, advindos de alguém com uma bela trajetória pessoal e familiar em nossa Força Naval. Foi uma honra ser seu orientando.

Ao Professor Doutor Wellington Dantas de Amorim, amigo e Mestre. Os projetos do futuro outrora vislumbrados estão se materializando no presente. Esta dissertação é um deles, e ainda teremos muito mais pela frente! Você é parte desta trajetória!

Ao Contra-Almirante Guilherme Mattos de Abreu, meu Superintendente de Ensino na Escola Naval, enquanto Aspirante Presidente do Grêmio de Relações Internacionais, e que sempre me incentiva em todas as atividades que lhe apresento desde então, o que muito me entusiasma, e durante o processo decisório de cursar o Mestrado, não foi diferente. Muito obrigado!

Ao amigo Professor Doutor Capitão de Corveta Marcello José Gomes Loureiro, referência e exemplo para mim desde aluno do Colégio Naval, pelo incomensurável apoio e orientações no processo seletivo e, posteriormente, ao longo do Mestrado.

Ao Capitão de Corveta Alexandre Fonseca de Azeredo, Capitão de Corveta Anderson Barbosa da Cruz Peçanha, meus ex-Comandantes em 2016 e 2017, respectivamente, e ao meu atual Comandante, Capitão de Corveta Juarez Cerqueira Ferreira, agradeço todo o suporte institucional oferecido e a confiança depositada, desde a anuência para participar do processo seletivo ao Mestrado, passando pelo entendimento de que é possível conciliar as dinâmicas da carreira militar naval com as atividades acadêmicas, em aproveitamento da primeira, para que eu pudesse, enfim, concluir esse desejado ciclo. Vossas Senhorias foram decisivos nessa trajetória, e por isso lhes sou grato.

Ao Capitão de Corveta Daniel Peixoto de Carvalho, MSc, meu ex-Comandante em 2015, a amizade, a liderança pelo exemplo, os conselhos e a afinidade intelectual, elementos

contribuintes para a manutenção do meu fogo sagrado em proveito do Serviço Hidrográfico e da Marinha.

À Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), na pessoa de sua vice-Coordenadora, Professora Doutora Sabrina Evangelista Medeiros, por proporcionar as condições para que um Oficial da Ativa do Corpo da Armada, embarcado, pudesse conduzir com tranquilidade o Mestrado, pois quando a minha carreira exigisse, haveria o pleno entendimento e apoio do PPGEM.

Ao Capitão de Mar e Guerra Professor Doutor André Panno Beirão, pela alegria, o conhecimento partilhado e pelas excelentes aulas e textos que em muito contribuíram para este trabalho.

Aos professores do PPGEM pelas experiências acadêmicas e visões de mundo compartilhadas nesses anos, e que, indubitavelmente, contribuíram para a ampliação de meus horizontes como ser humano.

À Marisol Pensado Pazos e Valdir Jorge Luiz, Secretária-Adjunta e Auxiliar da Secretaria do PPGEM, pela recepção sempre afável e a dedicação em prol da excelência de nosso Programa.

Às amigas construídas nesses anos, agradeço os diversos momentos alegres e a harmonia acadêmica desenvolvida nas atividades em que estivemos envolvidos. Desejo-lhes sucesso em suas trajetórias.

À Marinha do Brasil, que escolhi para trilhar minha singradura profissional, como Oficial Hidrógrafo, por me oferecer uma carreira bela e desafiante, a todo o momento, em prol dos interesses nacionais e da soberania e integridade do Brasil, pois “sou Hidrografo em tempos de paz, mas em tempos de guerra reivindico meus foros de oficial combatente...”.

*“O homem sábio é forte, e o homem de conhecimento consolida a força.”*

Provérbios 24:5

*“A arte da guerra nos ensina a confiar, não na possibilidade de o inimigo não vir, mas sim, na nossa prontidão para recebê-lo; não na probabilidade de ele não atacar, mas preferivelmente no fato de termos tornado nossa posição inexpugnável”.*

Sun Tzu (544 a.C. - 496 a.C.)



## RESUMO

O presente trabalho, de abordagem qualitativa, se propõe a contribuir com a questão da defesa e segurança marítima do Atlântico Sul contíguo ao Brasil, a partir de concepções geoestratégicas contemporâneas agregadas à Estratégia Nacional de Defesa (END) e investiga, por meio de pesquisa exploratória, descritiva e bibliográfica, se a utilização militar pelo Brasil das ilhas oceânicas de Fernando de Noronha e Trindade e Martim Vaz é importante geoestrategicamente para a defesa de sua Zona Econômica Exclusiva, dos limites exteriores da Amazônia Azul, e de seu território continental. Por meio desta geoestratégia, em perspectiva da conjuntura de expansão dos limites marítimos, a utilização militar das ilhas oceânicas contribuiria com a consecução dos objetivos nacionais constantes da END, em face das ameaças à segurança marítima e das vulnerabilidades estratégicas do Brasil, no Atlântico Sul. A moldura diplomática de atuação do Brasil no sistema internacional de Estados associada às bases institucionais cooperativas da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) e da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) e aos desafios comuns aos seus estados-membros proporcionam o arcabouço regional para que a geoestratégia de utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras não desperte nos demais países limítrofes do Atlântico Sul desconfiança de expansionismo e militarização regional por parte do Brasil. As duas principais ameaças geoestratégicas de potências extra-regionais territoriais no Atlântico Sul e as geoestratégias de utilização militar de ilhas oceânicas de Índia, Reino Unido, França, China e Estados Unidos da América são apresentadas de forma a ilustrar que as ilhas oceânicas ainda possuem considerável valor geoestratégico na atualidade, sendo uma geoestratégia de sucesso instrumentalizada por países de destaque no cenário internacional. Verificou-se que a utilização militar, ao menos parcialmente, pelo Brasil, das ilhas oceânicas brasileiras contribui para um melhor controle das áreas marítimas estratégicas e a defesa da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) do Brasil. Um Anexo foi incluído para apresentar os Monumentos Naturais (MONAs) e Áreas de Proteção Ambiental (APAs) recém criadas na área marítima do Atlântico Sul, em ilhas oceânicas brasileiras. Ademais, este trabalho augura que, de alguma forma, possa ter contribuído com a direção estratégica brasileira e sua projeção de poder no Atlântico Sul.

Palavras-chave: Geoestratégia. Ilhas Oceânicas Brasileiras. Zona Econômica Exclusiva. Atlântico Sul. Brasil.

## ABSTRACT

This study of qualitative approach proposes to contribute with the defense and maritime security in the South Atlantic contiguous to Brazil, based on contemporary geostrategic concepts assembled to the National Defense Strategy (NDS) and investigates, through exploratory, descriptive and bibliographic research if Brazilian military use of the oceanic islands of Fernando de Noronha and Trindade and Martim Vaz has got fundamental importance for the defense of its exclusive economic zone, the outer limits of the Blue Amazon, and its continental territory. Through this geostrategy, from the perspective of a boundary expansion of maritime limits, this military use of the oceanic islands would contribute to the achievement of the national objectives of the NDS in outlook of the threats to maritime security and the strategic vulnerabilities of Brazil in the South Atlantic. The Brazil's diplomatic framework of action in the international system of states associated to the cooperative institutional bases of the Community of Portuguese-Speaking Countries (CPSC) and the Zone of Peace and Cooperation of the South Atlantic (ZPCSA) and the common challenges to the member states provides the regional framework for a geostrategy of military use of the Brazilian oceanic islands do not arouse distrust of expansionism and regional militarization in other neighboring countries in South Atlantic. The presentation of the two main geostrategic and territorial threats of extra-regional powers in the South Atlantic and the geostrategies of military use of the oceanic islands of India, United Kingdom, France, China and the United States of America are the example of how the oceanic islands still have geostrategic value today and a geostrategy of success instrumentalized by paramount countries in the international scenario. It has been found that the military use, at least partially, of Brazil's oceanic islands contributes to a better control of the strategic maritime areas and the defense of Brazil's Exclusive Economic Zone (EEZ). An Annex has been included to present the newly created Natural Monuments and Environmental Protection Areas in the South Atlantic maritime area, on Brazilian oceanic islands. In addition, this study augurs that, in some way, it may have contributed to the Brazilian strategic direction and its projection of power in the South Atlantic.

Keywords: Geostrategy. Brazilian Oceanic Islands. Exclusive Economic Zone. South Atlantic. Brazil.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Densidade de transporte marítimo mundial	19
Figura 2 – Principais Rotas Marítimas do mundo, primários e secundários choke points, com as posições das Ilhas de Fernando de Noronha e Trindade	21
Figura 3 – Limites do Atlântico Sul Geográfico	24
Figura 4 – Delimitação dos espaços marítimos, segundo a CNUDM	28
Figura 5 – Tese da Triangulação Insular de Therezinha de Castro	31
Figura 6 – Imagem do Relatório de Pirataria do International Maritime Bureau, referente ao ano de 2017	41
Figura 7 – Países membros da CPLP e Comunidades Econômicas Regionais	54
Figura 8 – Países-membros da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul	63
Figura 9 – Discriminação dos países-membros, em inglês, da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul	63
Figura 10 – Presença extra – regional no Atlântico Sul	70
Figura 11 – Territórios Ultramarinos do Reino Unido no Atlântico Sul	71
Figura 12 – Mapa da Guiana Francesa	75
Figura 13 – Ilhas Oceânicas e Rotas Marítimas de Petróleo	97
Figura 14 – Brasil e Atlântico Sul	98
Figura 15 – Competição de grandes potências no Oceano Índico	102
Figura 16 – Território Britânico do Oceano Índico	105
Figura 17 – Mapa de Chipre	108
Figura 18 – As Terras Austrais e Antárticas Francesas (TAAF)	109
Figura 19 – As ZEE Francesas	111
Figura 20 – Mar do Caribe	113
Figura 21 – Polinésia Francesa	115
Figura 22 – Polinésia Francesa	115
Figura 23 – Nova Caledônia	116
Figura 24 – Mayotte	117
Figura 25 – Reunião	117
Figura 26 – Primeira e Segunda Cadeias de Ilhas	120
Figura 27 – Reivindicações da China no Mar do Sul da China	125
Figura 28 – O aterramento do recife de Fierry Cross	126
Figura 29 – Pista de Pouso, Hangares, Rاندome e Quartéis no recife Fiery Cross	126
Figura 30 – Detalhe das Ilhas Paracel	127
Figura 31 – Detalhe das Ilhas Spratly	127
Figura 32 – Woody Island	127
Figura 33 – Territórios dos Estados Unidos no Pacífico	131
Figura 34 – Territórios dos Estados Unidos no Caribe – Porto Rico (Puerto Rico) e Ilhas Virgens Americanas (US Virgins Islands)	132

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AED – Ações Estratégicas de Defesa

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

AJB – Águas Jurisdicionais Brasileiras

APA – Áreas de Proteção Ambiental

ASEAN – Associação de Nações do Sudoeste Asiático

AS – Atlântico Sul

BAT – *British Antarctic Territory*, Território Antártico Britânico

BOT – *British Overseas Territories*, Territórios Ultramarinos Britânicos

CSG – *Centre Spatial Guyanais*

CAOME – *Centre d'aguerrissement de l'outre-mer et de l'étranger*, Centro de Agenciamento Ultramarino e no Exterior

CHM – Centro de Hidrografia da Marinha

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CLPC – Comissão de Limites da Plataforma Continental

COMELF – *Commandement des éléments français au Sénégal*, Comando dos elementos franceses no Senegal

CEEAC – Comunidade Econômica dos Estados da África Central

CEDEAO – Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental

SADC – *Southern Africa Development Community*, Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral

FAZSOI – *Les forces armées dans la zone sud de l'océan Indien*, Forças Armadas na zona sul do Oceano Índico

DOM – *département d'outremer*, departamento ultramarino

DETAIR – *le détachement air*, destacamento aéreo

DLEM – *Détachement de Légion étrangère de Mayotte*, destacamento da Legião Estrangeira de Mayotte

ECCAS – *Economic Community of Central African States*, Comunidade Econômica dos Estados da África Central

ECOWAS – *Economic Community of West African States*, Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental

EMFA – Estado Maior das Forças Armadas

END – Estratégia Nacional de Defesa

EIA – Estudo de Impacto Ambiental  
EUA – Estados Unidos da América  
EB – Exército Brasileiro  
FAB – Força Aérea Brasileira  
PACAF – *Pacific Air Forces*, Forças Aéreas do Pacífico  
FAG – Forças Armadas da Guiana  
FAPF – *Les forces armées de Polynésie française*, Forças Armadas da Polinésia Francesa  
FANC *Les forces armées en Nouvelle-Calédonie*, Forças Armadas na Nova Caledônia  
FFCI – *Les Forces Françaises en Côte d’Ivoire*, Forças Francesas na Costa do Marfim  
SCG – *Seychelles Coast Guard*, Guarda Costeira das Seychelles  
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
ISA *International Seabed Authority*, Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos  
LC – Lei Complementar  
EFS – *Les éléments français au Sénégal*, elementos franceses no Senegal  
FAA – *Les forces armées aux Antilles*, Forças Armadas nas Antilhas  
LCM – linhas de comunicação marítimas  
MT – Mar Territorial  
MB – Marinha do Brasil  
PLAN – *People’s Liberation Army Navy*, Marinha do Exército de Libertação da China  
MERCOSUL – Mercado Comum da América do Sul  
MD – Ministério da Defesa  
MMA – Ministério do Meio Ambiente  
MN – Milha Náutica  
MONA – Monumentos Naturais  
NApOc – Navios de Apoio Oceânico  
NPaOC – Navios Patrulha Oceânicos  
NORMAM – Normas da Autoridade Marítima  
OND – Objetivos Nacionais de Defesa  
OBOR – *One Belt, One Road*  
ONU – Organização das Nações Unidas  
OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte  
OHI – Organização Hidrográfica Internacional  
IMO – *International Maritime Organization*, Organização Marítima Internacional  
POM – *Pays d’Outre-Mer*, País de ultramar

PALOP – Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa

PE – Pernambuco

PC – Plataforma Continental

PND – Política Nacional de Defesa

POIT – Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade

PNUMA – Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente

RIMaP-NC – *Le Régiment d’infanterie de marine du Pacifique – Nouvelle-Calédonie*, Regimento de Infantaria de Marinha do Pacífico-Nova Caledônia

RIMaP-P – *Le Régiment d’Infanterie de Marine du Pacifique-Polynésie*, Regimento de Infantaria de Marinha do Pacífico-Polinésia

RPIMa – *Le Régiment Parachutiste d’Infanterie de Marine*, Regimento de Paraquedistas da Infantaria de Marinha

RN – Rio Grande do Norte

SECIRM – Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar

GPS – *Global Positioning System*, Sistema de Posicionamento Global

GEODSS – *Ground-Based Electro-Optical Deep Space Surveillance System*, Sistema de Vigilância de Espaço Profundo Eletro-Ótico Terrestre

SUA – *Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, Supressão de atos ilegais contra a segurança da navegação marítima

TAAF – *Terres Australes et Antarctiques Françaises*, Terras Austrais e Antárticas Francesas

UE – União Europeia

URSS – União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

USAF – *United States Air Force*, Força Aérea dos Estados Unidos da América

USPACFLT – *United States Pacific Fleet*, Esquadra do Pacífico dos EUA

ZC – Zona Contígua

ZRP – Zona de Responsabilidade Permanente

ZEE – Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	1
<b>CAPÍTULO 1: O ATLÂNTICO SUL NO PENSAMENTO GEOESTRATÉGICO BRASILEIRO</b> .....	15
1.1. Notas sobre geopolítica e geoestratégia .....	15
1.2. O Atlântico Sul geográfico e geoestratégico .....	19
1.3. Pensando o Atlântico Sul: Therezinha de Castro e Armando Vidigal .....	30
1.4. O Atlântico Sul na Estratégia Nacional de Defesa (END) 2012, 2016 .....	33
1.5. Interesse nacional brasileiro refletido nos objetivos nacionais de defesa .....	35
1.6. Ameaças à segurança marítima .....	36
1.6.1. Poluição Ambiental .....	38
1.6.2. Pesca Ilegal .....	40
1.6.3. Pirataria e roubo armado .....	40
1.6.4. Terrorismo .....	42
1.7. Vulnerabilidades Estratégicas do Brasil .....	43
<b>CAPÍTULO 2: GEOESTRATÉGIA PARA O ATLÂNTICO SUL: A UTILIZAÇÃO MILITAR DAS ILHAS OCEÂNICAS BRASILEIRAS</b> .....	50
2.1. Bases Institucionais da Estratégia de Utilização Militar: ZOPACAS e CPLP .....	52
2.1.1. Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP).....	52
2.1.2. Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS).....	61
2.2. Ameaça geoestratégica: A presença de potências extraregionais no Atlântico Sul .....	69
2.3. A utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras .....	79
<b>CAPÍTULO 3: BASES GEOESTRATÉGICAS EM ILHAS</b> .....	91
3.1. Índia .....	98
3.2. Reino Unido.....	103
3.3. França .....	108

3.4. China.....	118
3.5. EUA.....	128
<b>4.CONCLUSÃO.....</b>	<b>135</b>
<b>5.REFERÊNCIAS .....</b>	<b>139</b>
<b>ANEXO.....</b>	<b>161</b>



## INTRODUÇÃO

O Atlântico Sul é uma região de singular relevância para os interesses geoestratégicos<sup>1</sup> brasileiros no mar. O Brasil se insere no Atlântico Sul com uma autopercepção de liderança regional, pois almeja “assegurar para si uma posição de destaque” (ABDENUR & SOUZA NETO, 2014 a, p.6) sendo este oceano a região alvo da sua projeção de poder e influência, local de reserva e fonte de recursos naturais, econômicos e energéticos, e o meio pelo qual transitam suas linhas de comunicação marítimas.

O entorno estratégico brasileiro extrapola os limites do subcontinente sul-americano e se projeta pela fronteira do Atlântico Sul. Este transbordamento de seu entorno estratégico torna os limites de Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileira sua última fronteira (REIS, 2013, p. 505), a marítima, denominada de Amazônia Azul<sup>2</sup> (CARVALHO, 2007, p. 13).

A delimitação destas fronteiras marítimas, por sua vez, “envolve uma complexa rede de questões legais, científicas e políticas” (SOUSA, 2014, p.10) passando, também, pela “pressão da contiguidade” (MATTOS, 2011, p.111) exercida pelo Brasil, como Estado litorâneo, no Atlântico Sul. Por questões legais, entende-se o instrumento do Direito Internacional que foi criado para o ordenamento político-jurídico e regulação dos espaços oceânicos (BEIRÃO & PEREIRA, 2014), a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)<sup>3</sup>.

De outra parte, as questões científicas e políticas se inter-relacionam, uma vez que a expansão das fronteiras marítimas, causada pelas inovações tecnológicas, sobretudo no que concerne à exploração dos abundantes recursos naturais e energéticos existentes nos oceanos, faz com que aquelas sejam “fronteiras vivas” (MATTOS, 2011,

---

<sup>1</sup> Correia (2012, p.238) faz a distinção entre os conceitos de geoestratégia e geopolítica, já que os mesmos sofreram uma mudança semiótica ao longo da História. Essa diferenciação será abordada no capítulo primeiro deste trabalho.

<sup>2</sup> No caso brasileiro, a ZEE é uma área oceânica de 3,647 milhões de km<sup>2</sup> (W. AMORIM, 2014, p.202), os quais, somados aos cerca de 900 mil km<sup>2</sup> de extensão que o Brasil reivindica junto à Organização das Nações Unidas (ONU), perfazem um total aproximado de 4,5 milhões de km<sup>2</sup>. Trata-se de uma extensa área oceânica, adjacente ao continente brasileiro, que corresponde a, aproximadamente, 52% da área continental brasileira. A Marinha do Brasil buscando alertar a sociedade sobre seu valor estratégico, seus recursos naturais e energéticos, como reservas de petróleo, gás e minerais, bem como de sua biodiversidade, passou a denominá-la então de Amazônia Azul, cuja área é um pouco menor, porém em tudo comparável à “Amazônia Verde”, de mais forte apelo midiático e cognitivo.

<sup>3</sup> Ratificada, até o presente momento, por 168 Estados.

p. 122). Nessa lógica, portanto, seus limites geoestratégicos estão ligados, diretamente, aos interesses nacionais da utilização do mar e de sua defesa, pelo Estado Costeiro.

Nesse sentido, o tema desta dissertação é a geoestratégia de utilização militar, pelo Brasil, das ilhas oceânicas brasileiras de Fernando de Noronha e de Trindade e Martim Vaz, para a defesa da Zona Econômica Exclusiva brasileira e, indiretamente, da proteção das linhas de comunicação marítimas brasileiras.

Atualmente, no sistema internacional, é perceptível a tendência de um crescente processo de territorialização dos espaços oceânicos, advindas da expansão das fronteiras marítimas dos Estados costeiros, segundo o entendimento da CNUDM, “em termos de soberania plena ou simples jurisdição” (DIAS & BRANCO, 2011, p. 13). Por meio desta geoestratégia e tendo em perspectiva a conjuntura de expansão dos limites marítimos, a utilização militar das ilhas oceânicas contribuiria com a consecução de três das quatro tarefas básicas do poder naval brasileiro: exercendo um maior controle da área marítima de interesse do Brasil, projetando o poder sobre terra, no caso de o território continental brasileiro for ocupado e ou invadido, e ao fim, promovendo uma maior capacidade de dissuasão, garantindo a vontade brasileira no mar.

Os objetivos supramencionados a serem atingidos pelo Poder Naval brasileiro permanecem na atual Estratégia Nacional de Defesa (END) e em sua minuta (BRASIL, 2016, p. 26) para o período 2017/2020<sup>4</sup>. Ressalta-se que a Política Nacional de Defesa (PND), conjuntamente com a Estratégia Nacional de Defesa foram encaminhados pelo Ministério da Defesa, para apreciação do Congresso Nacional em novembro de 2016, em cumprimento ao previsto na Lei Complementar (LC) nº 97/1999, alterada pela LC nº 136/2010, correspondentes ao triênio 2017-2020. Em 17 de dezembro de 2018, por meio do Decreto Legislativo nº 179, o Congresso Nacional aprovou a Política Nacional de Defesa e a Estratégia Nacional de Defesa enviados em 2016.

Quanto à delimitação temporal, analisar-se-á o período de 2012 a 2017. O ano inicial refere-se à entrada em vigor da atual END, documento de alto nível que norteia as hipóteses de emprego das Forças Armadas Brasileiras bem como cenários prospectivos de ameaças ao Brasil, pois:

---

<sup>4</sup> Os objetivos se apresentam na minuta da END com a seguinte redação: as capacidades para controlar áreas marítimas, negar o uso do mar e projetar o Poder Naval terão por foco incrementar a segurança e a habilitação para defender as plataformas petrolíferas, as instalações navais e portuárias, os arquipélagos e as ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras e responder prontamente a qualquer ameaça às vias marítimas de comércio.

No âmbito da Defesa, é a Estratégia Nacional de Defesa (...), que define as estratégias a serem empregadas com a finalidade de evitar o conflito e impedir a ação de possíveis inimigos, considerando duas áreas onde a percepção de ameaças é mais acentuada, a Amazônia e o Atlântico Sul. Ainda que os documentos trabalhados não definam quais inimigos seriam combatidos, a Estratégia Nacional de Defesa enfatiza a dissuasão, como ação estratégica de caráter preventivo-defensivo; e a flexibilidade, como ação de caráter reativo-ofensivo. (RIBEIRO LUIS, 2012, p.164)

No que tange ao objetivo principal deste trabalho, este é, a partir de concepções geoestratégicas contemporâneas aplicadas ao Atlântico Sul agregadas ao embasamento da END afirmar a importância de o Brasil possuir uma estratégia autóctone de utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras, a fim de colaborar com a defesa da faixa exterior da ZEE e a proteção das linhas de comunicação marítimas brasileiras. Desta forma, este trabalho se dispõe a ser uma análise que possa, de alguma forma, contribuir com o direcionamento estratégico brasileiro, e sua repercussão na projeção de poder do Brasil no Atlântico Sul.

A ordem internacional na qual o Brasil se insere, nesse primeiro quartel do século XXI é marcada, especialmente, por uma presença cada vez mais atuante, dos países emergentes, tais como a China, a Índia e o Brasil, em suas respectivas regiões de influência regionais. Por vezes, como no caso específico da China, postulam inclusive a hegemonia mundial, atualmente exercida pelos Estados Unidos da América. Nas regiões de interesse da tríade mencionada anteriormente, há a presença de países, que por conta de seus inúmeros territórios ultramarinos, não podem deixar de serem levados em consideração de seus cálculos geoestratégicos, especialmente os do Brasil — Reino Unido e França.

No caso do Brasil, ainda que a crise econômica associada com a instabilidade política a partir de 2015, até o presente momento, tenha, por vezes, constringido a sua participação no cenário internacional, o país continua a ser um ator importante e relevante no concerto das nações.

Para se alcançar o objetivo desse trabalho, foi realizada uma abordagem metodológica qualitativa (GIL, 2012, p. 133), com o intuito de se apontar as temáticas fundamentais relacionadas às questões geoestratégicas do Atlântico Sul, a partir do pensamento geoestratégico contemporâneo a fim de se extrair desses pensamentos conceitos-chave para a formulação das conclusões da pesquisa. Esse processo foi complementado por um método histórico para contextualizar os conceitos geoestratégicos utilizados.

No que tange à metodologia de pesquisa, optou-se por uma pesquisa exploratória e descritiva (GIL, 2012, pp. 41-42), além de uma pesquisa bibliográfica. A pesquisa exploratória ocorreu através do levantamento bibliográfico de artigos, livros e trabalhos acadêmicos contemporâneos sobre a geoestratégia no Atlântico Sul, em especial daqueles que envolvam a securitização da região e a construção das ameaças; alguns importantes autores da área de Relações Internacionais, especialmente nas áreas de Segurança Internacional, Geopolítica e Estratégia Marítima e Naval como Hervé Coutau-Bégarie, Alfred Mahan, Geoffrey Till, James Holmes, Ian Speller, Armando Vidigal, Geoffrey Kemp, Robert Kaplan, Tim Marshall, Carlos de Meira Mattos, Therezinha de Castro, dentre outros autores que podem ser verificados nas referências.

Em seguida, realizou-se uma análise de documentos oficiais, mas especialmente da Estratégia Nacional de Defesa, esta última de 2012, bem como sua minuta de 2016, a fim de demonstrar que a importância de utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras para defesa da orla exterior da Zona Econômica Exclusiva do Brasil se coaduna com este documento político-estratégico de alto nível. Dessa maneira, buscou-se compreender como o país enxerga, problematiza e atua nas questões sul - atlânticas.

A dissertação, portanto, seria enquadrada na tipologia proposta por Van Evera (1997, p.91) como revisora de literatura.

Ainda, a pesquisa descritiva, que possui como finalidade a descrição das características de determinado fenômeno, ou então a análise das relações entre variáveis, deu-se na exposição e na aplicação das teorias e reflexões geoestratégicas dos autores a diversas regiões do planeta, e no caso específico do Brasil, à região do Atlântico Sul. Optou-se por essas duas espécies de pesquisa, pois “as pesquisas descritivas são, juntamente com as exploratórias, as que habitualmente realizam os pesquisadores sociais preocupados com a atuação prática”. (GIL, 2012, p. 42). A pesquisa bibliográfica serviu de alicerce para apontar os autores mais significativos relacionados à temática geoestratégica, em especial, na região do Atlântico Sul.

A justificativa e a relevância desse trabalho residem no aspecto geopolítico e geoestratégico do Brasil em relação ao Atlântico Sul, ambiente regional marítimo que compõe o entorno estratégico brasileiro<sup>5</sup> (BRASIL, 2012b), pois:

---

<sup>5</sup> “A América do Sul é o ambiente regional no qual o Brasil se insere. Buscando aprofundar seus laços de cooperação, o País visualiza um entorno estratégico que extrapola a região sul americana e inclui o

Conceber a segurança brasileira em sua devida proporção geográfica também requer a consideração do significado do Atlântico Sul. O Brasil é o país com a maior costa atlântica do mundo. O espaço marítimo sob nossa jurisdição perfaz aproximadamente 4,5 milhões de quilômetros quadrados – mais da metade da massa continental brasileira. (...) (AMORIM, 2011 a, pp.271-273).

Além disso, é prevista, como hipótese de emprego<sup>6</sup> das Forças Armadas do Brasil, na END, a ameaça de guerra no Atlântico Sul. (BRASIL, 2012, p.30), em virtude da ameaça às grandes reservas de gás e petróleo — cerca de 90% da exploração brasileira, ocorrem na plataforma continental (VIDIGAL ET ALII, 2006, p.133) (BEIRÃO & PEREIRA, 2014). Somam-se às reservas *offshore* de hidrocarbonetos, aquelas de nódulos polimetálicos, sulfetos polimetálicos e crostas cobaltíferas, muitas das quais nas bacias oceânicas ao redor das ilhas oceânicas brasileiras, os quais devido à sua formação geológica apresentam taxas de magnésio e ferro mais altas em comparação aos demais oceanos (BROZOSKI, 2013, p.22).

Contudo evidencia-se outro aspecto da relevância desta pesquisa, pela questão específica da importância para a sociedade brasileira das ilhas oceânicas, sendo estas essenciais para uma geoestratégia de defesa nacional, pois:

As ilhas e os rochedos são de grande utilidade para a sociedade, pois neles podem ser instaladas bases de segurança marítima, faróis, estações de estudos científicos sobre o mar e suas potencialidades, fortes e portos militares que servem de apoio à Marinha e outros recursos importantes para a segurança da navegação marítima, nacional e internacional. (...). As ilhas e rochedos são, igualmente, importantes pontos de apoio logístico, de comunicações e para a proteção do mar. Com o notório crescimento do comércio internacional, no mundo globalizado, as ilhas e rochedos da Amazônia Azul, com sua importância estratégica, são vitais para a segurança marítima (VIDIGAL et alii, 2006, p. 123)

Além da questão de recursos materiais e da importância geoestratégica, destacam-se as ameaças à segurança marítima<sup>7</sup> (BRASIL, 2016, p. 26), além da

---

Atlântico Sul e os países limítrofes da África, assim como a Antártica. Ao norte, a proximidade do mar do Caribe impõe que se dê crescente atenção a essa região”.

<sup>6</sup> Este conceito é entendido como a antevista de possível emprego das Forças Armadas em determinada situação ou área de interesse estratégico para a defesa nacional, e em cuja formulação se considera o alto grau de indeterminação e imprevisibilidade das ameaças ao País em tempos de crise.

<sup>7</sup> A Marinha do Brasil identificou a necessidade de aperfeiçoar o gerenciamento da segurança marítima e de sua estrutura organizacional, almejando uma maior integração com os demais órgãos do país que possuem interesses afetos ao tráfego marítimo, buscando alcançar um ambiente baseado na cooperação, confiança e compartilhamento de informações para preservar a segurança marítima nacional, atuando permanentemente e de forma coordenada com as Agências governamentais e elementos do Poder Marítimo, principalmente em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). Nesse sentido, foi alterada a denominação do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM) para Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), cuja ativação ocorreu em 17 de dezembro de 2018.

existência, como já mencionado, no Atlântico Sul, de potências extra regionais com territórios ultramarinos, os quais impõem, nesse quartel do século XXI, cruciais desafios geoestratégicos ao Estado brasileiro.

A questão central desta dissertação e seu problema de pesquisa é: *Seria a utilização militar, pelo Brasil, das ilhas oceânicas brasileiras importante geoestrategicamente para a Defesa da ZEE do Brasil?*

Cada vez mais a preocupação de segurança marítima dos países passa, do enfrentamento a uma ameaça global, como no período da Guerra Fria, à necessidade de projetar poder e influência, a partir do mar, em resposta a desafios regionais (COSTA, 2003, p. 30). Ainda Costa, dissertando sobre o Poder Naval, missões e meios, afirma que um sistema de força naval atualmente <sup>8</sup> deverá contribuir para fazer face às:

Ameaças associadas a fenômenos como a violação da lei nos aspectos relativos a utilização abusiva das águas jurisdicionais, a dilatação da liberdade de navegação, a imigração ilegal, ao tráfico de droga, ao terrorismo, (...), a exploração excessiva de recursos e a degradação ambiental dos espaços marítimos que, por criarem o caos no interior do Estado, implicam o permanente exercício do controle efectivo do mar nas áreas marítimas adjacentes ao território nacional (COSTA, 2003, p. 28)

Transpondo tais ameaças ao Brasil, igualmente elas se aplicam à realidade geoestratégica brasileira, sendo necessário que o país possua uma estratégia para controle efetivo de áreas marítimas próximas e as contíguas ao território brasileiro, já que “nações com menores orçamentos de defesa têm de se concentrar no controle defensivo do mar, nas águas territoriais e sua proximidade” (COSTA, 2003, p.26).

Destaca-se que esta estratégia de controle efetivo de áreas marítimas adjacentes deverá representar um equilíbrio entre as ameaças à segurança marítima e as lições advindas do passado e do sistema internacional, representando, assim, uma evolução de pensamento estratégico tradicional. Esta evolução do pensamento estratégico, contudo, não pode se deixar encantar pelo deslumbramento das novas ameaças, ignorando ou subdimensionando as ameaças clássicas, estatais, as quais ainda permanecem como as principais no sistema internacional, pois:

A crescente importância das novas ameaças que tiram partido do mar (...), torna evidente que o pensamento estratégico naval clássico, por conferir predominância ao conflito interestatal como fundamento primacial para a existência de marinhas de guerra, precisa de evoluir (...). Nesta evolução conceptual torna-se imperioso não nos deixarmos fascinar pelas ideias de algumas escolas de pensamento estratégico, que reduzem as funções das

---

<sup>8</sup> Carlos Costa refere-se à realidade portuguesa e a seu contexto da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e da União Europeia

Marinhas as novas ameaças, esquecendo os ensinamentos da história e das relações interacionais. (RIBEIRO, 2008, p. 42)

Carece, portanto, que o Brasil seja capaz de manejar de maneira inteligente e perspicaz um novo ferramental estratégico de atuação no Atlântico Sul, que balanceie estratégias clássicas e ao mesmo tempo modernas, que visam combater antigas e novas ameaças. A estratégia de utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras poderia ser um exemplo desta nova clássica geoestratégia (COUTAU-BÉGARIE, 2006) para a defesa das águas jurisdicionais adjacentes ao território brasileiro, em face das ameaças à segurança marítima não estatais e aquelas oriundas do sistema internacional, estatais.

A condição brasileira de postulante à potência regional impõe “demandas sem precedentes para o Brasil, que requerem novas capacidades diplomáticas e habilidades políticas” (PINHEIRO ET ALIAE, 2010, p.31), bem como a inovação de paradigmas estratégicos anteriores, sem esquecer o que foi dito no passado (TILL, 2013, p. 86).

No concernente especificamente ao valor militar, além do estratégico e econômico, as ilhas oceânicas brasileiras no Atlântico Sul debruçadas nesse estudo são as Ilhas de Trindade e Martim Vaz e Fernando de Noronha (MOHR ET AL., 2009).

A Ilha de Trindade dista cerca de 590 milhas náuticas<sup>9</sup> (MN) da costa e é administrada pelo Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (POIT), da Marinha do Brasil (Comando do 1º Distrito Naval), que faz observações oceanográficas e meteorológicas e as envia para o Serviço Meteorológico Marinho, do Centro de Hidrografia da Marinha (CHM).

Em Trindade e Martim Vaz não há poder militar instalado, mas, com investimentos financeiros relevantes, poderá constituir-se em um ponto de apoio importante para as forças navais. Ou seja, ali se poderá construir uma base naval e um aeródromo. Distante 25 MN da ilha da Trindade está Martim Vaz, que não é habitada. (FARIA, 2011, p. 92).

O arquipélago de Fernando de Noronha situa-se a 180 MN da costa, com área total de 26 km<sup>2</sup>, a 360 km da cidade de Natal, Rio Grande do Norte (RN) e a 545 km do Recife, em Pernambuco (PE) e a 2.600 km do continente africano. A ilha principal, a única habitada, tem 17 km de extensão e nela se concentram todas as atividades sócio-econômicas do arquipélago.

Em 1942 tornou-se um Território Federal, administrado por militares (Exército até 1981, Aeronáutica até 1986; Estado Maior das Forças Armadas (EMFA) até 1987) e

---

<sup>9</sup> 1 milha náutica é igual a 1,852 quilômetros.

pelo Ministério do Interior até 1988, quando se deu a reintegração a Pernambuco, que o administra desde então.

Também em 1942, no contexto da II Guerra Mundial, instalou-se na ilha uma base avançada norte-americana. Os norte-americanos voltariam a utilizar Fernando de Noronha no período de 1957 a 1965, montando um Posto de Observação de Mísseis Teleguiados (IBGE, 2018). Sua ZEE se une à brasileira e possui um aeroporto que pode ser transformado, com investimentos, em base aérea, além de ser um potencial ponto de apoio logístico para as forças navais. A instalação de uma base militar em Fernando de Noronha seria um grande passo para as forças militares do Brasil, sobretudo a Marinha do Brasil. Se algum dia a instalação se concretizar, uma oposição provável seria a questão ambiental.

Mas, em uma situação de conflito essa opção deve ser considerada, pois seria do interesse nacional. (FARIA, 2011). Ainda no contexto ambiental, a presença militar nas ilhas oceânicas é um instrumento e uma facilidade para a conservação de ecossistemas singulares dessas áreas, como no caso brasileiro, não um elemento inibidor ou obstaculizador. Na ilha da Trindade, a Marinha do Brasil tem contribuído, sobremaneira, para a conservação de todo o complexo insular, onde também está a ilha de Martim Vaz.

Ressalta-se a experiência de programas militares mundiais de conservação de grande sucesso, como por exemplo, o *Readiness and Environmental Protection Integration Challenge*, do Departamento de Defesa dos Estados Unidos da América, que protege a vida selvagem, espécies ameaçadas e em perigo de extinção, os recursos hídricos e espaços naturais, em proveito da prontidão das instalações militares.

No caso brasileiro, há programa similar no âmbito da Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (SECIRM), da Marinha do Brasil — o Programa de Pesquisas Científicas nas Ilhas Oceânicas — que busca ampliar o acesso e coordenar as pesquisas científicas nas ilhas oceânicas e nas áreas marítimas adjacentes, assegurando a conservação dos seus ecossistemas terrestres e marinhos e os direitos de soberania, por meio da pesquisa científica, sobre a ZEE dessas ilhas.

No Anexo deste trabalho, disserta-se sobre os Monumentos Naturais (MONAs) e Áreas de Proteção Ambiental (APAs) na área marítima do Atlântico Sul, especificamente aqueles criados, em 2018, no Arquipélago da Ilha da Trindade e a contribuição que a Marinha do Brasil efetivamente realiza na conservação dos



ecossistemas marinhos daquela área marítima, constituindo, desta forma, um conceito mais atual e amplo de soberania.

Entretanto, somente a pesquisa científica estrita, ainda que coordenada pela Marinha do Brasil, não é suficiente para a preservação dos ecossistemas das ilhas oceânicas. Afinal, “a soberania sobre a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) não pode depender apenas da esperança de que as grandes potências respeitem os tratados internacionais de uso exclusivo das áreas marítimas quando reservas (...) estão em questão” (DE OLIVEIRA; CEPIK; BRITES, 2016, p. 144). É necessária a utilização geoestratégica militar desses espaços, para que o Brasil esteja preparado em um cenário de ameaças e com as defesas adequadas para proteção de suas riquezas. Logo, a utilização militar se justifica devido ao fato de o poder militar, pelo caráter de suas operações e à sua pronta resposta frente às ameaças, ser de importância vital para assegurar os interesses nacionais brasileiros frente às demais potências no Atlântico Sul, pois:

(...) o poder militar importa no caso do Brasil, uma vez que a força armada pode auxiliar a política externa em seu esforço de ampliação da capacidade de barganha e da autonomia do País. Devido à sua relevância intrínseca, ele não pode, em hipótese alguma, ser negligenciado como ferramenta útil à consecução dos interesses nacionais (ALSINA JÚNIOR, 2009, p.189).

As novas capacidades e habilidades já citadas devem se estender também à estratégia militar naval, pois como alerta Ribeiro (2008, p. 37) “caso uma país não tenha capacidades para exercer um controle eficaz dos espaços marítimos sob sua jurisdição, garantindo neles apropriados níveis de segurança, verá os seus direitos limitados por intervenções dos Estados que considerarem ameaçados os fluxos da navegação necessários à sua vitalidade econômica”. Nesse sentido, reforçando o argumento de Ribeiro, Costa (2003, p.8) afirma que “os países (...) dotados em recursos, com o aumento das zonas marítimas jurisdicionais e os conflitos regionais, passaram a ter maiores responsabilidades e exigências quanto ao poder naval”.

Desta feita, o Brasil deverá exercer o controle de área marítima, tendo como foco as áreas estratégicas de acesso marítimo ao Brasil<sup>10</sup> (BRASIL, 2012, p. 69), sendo

---

<sup>10</sup> A END destaca que duas áreas do litoral continuarão a merecer atenção especial, do ponto de vista da necessidade de controlar o acesso marítimo ao Brasil: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do Rio Amazonas. A primeira, sobretudo pela produção petrolífera *offshore*. Já a foz do Amazonas, é a porta de entrada da Amazônia brasileira, que detém grande potencial de riquezas minerais e de biodiversidade, e que desperta a atenção internacional.

a utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras uma estratégia que ao menos precisa ser pensada para a consecução dessa tarefa.

O Brasil possui uma Estratégia Nacional de Defesa, que incorpora projetos estratégicos de grande envergadura, especialmente os relacionados ao poder naval, tais como a construção, manutenção e operação de um submarino de propulsão nuclear.

Conforme os argumentos expostos, o entendimento e compreensão da realidade geoestratégica no Atlântico Sul, aliada à conscientização da importância de uma geoestratégia brasileira de utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras, por parte dos *policy makers*, e da sociedade brasileira proporcionará um ferramental analítico capaz de exercer um papel crucial na formulação de uma política externa e de defesa eficiente do Brasil, no espaço geopolítico do Atlântico Sul.

Dessa forma, por meio desta geoestratégia, o Brasil continuaria a contribuir no Atlântico Sul a fim de se evitar que um “vazio” de poder marítimo, que possa despertar a presença de outros atores, sobretudo do hemisfério norte, na segurança de áreas específicas da região (PENNA FILHO, 2015, p. 168), se instale, sobretudo em decorrência da crescente insegurança marítima no litoral da África Atlântica, especificamente na ampla zona petrolífera do Golfo da Guiné (PENNA FILHO, 2015, p. 171; p.180), afetando assim os interesses nacionais brasileiro no Atlântico Sul, sobretudo no limite exterior da ZEE. Entretanto caso esse vazio estratégico de poder naval brasileiro seja constatado, poderia acontecer que:

No caso de uma invasão, parece ser mais difícil que esta ocorra diretamente contra o território continental, onde a capacidade de resistência brasileira tenderia a ser maior. Assim, parece ser relativamente mais provável que, no cenário de uma invasão, esta ocorra mesmo em um arquipélago como Trindade e Martim Vaz, que estão localizadas a cerca de 620 milhas (1167km) da cidade de Vitória (ES) e a cerca de 800 milhas do Rio de Janeiro (RJ)<sup>5</sup>. A ocupação de tais ilhas permitiria ao invasor reivindicar o território marítimo e a Zona Econômica Exclusiva circundante ao arquipélago e, até mesmo, de outras porções do pré-sal, a um custo relativamente baixo, já que não há defesas significativas nestas ilhas (DE OLIVEIRA; CEPIK; BRITES, 2016, p 144)

Ribeiro Luis (2012, p.167) afirma que a Política Externa brasileira, em sua perspectiva estratégica, tem por objetivo evitar o conflito, e por decorrência, que não haja focos de instabilidade no entorno regional do Brasil. Esse objetivo seria alcançado, além das ações de diplomacia, por uma dissuasão positiva, por meio da cooperação a fim de solucionar pacificamente possíveis tensões regionais. A dissuasão é o receio de

adversários sofrerem danos inaceitáveis, em consequência da ação que se pretendia levar a efeito.

Já na alçada da defesa, o objetivo seria alcançado pela dissuasão negativa, que teria por propósito contribuir “para evitar que demais Estados, especialmente externos à região, recorram à escalada militar em um possível conflito contra o Brasil. Além disso, a estratégia da dissuasão compreende o princípio de não confrontação, também característico da Política Externa brasileira” (RIBEIRO LUIS, 2012).

A dissuasão empreendida pela defesa nacional em apoio à política externa do país é um forte elemento contribuinte para que se evite um conflito no entorno estratégico brasileiro.

Portanto, o Brasil ao instrumentalizar de maneira eficiente e hábil o poder militar, poderá desenvolver a dissuasão necessária, em consonância com os princípios constitucionais que regem suas relações exteriores, a fim de afastar qualquer ameaça no Atlântico Sul.

Finalmente, após essa apresentação, a hipótese adotada na dissertação é a seguinte: *A utilização militar, ao menos parcialmente, pelo Brasil, das ilhas oceânicas brasileiras contribui para um melhor controle das áreas marítimas estratégicas e, portanto, para a defesa da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) do Brasil;*

Destarte, e sob a luz dos trabalhos de Van Evera (1997, pp.13-17), é possível organizar essa relação causal num diagrama na seguinte forma:  $A \times C \rightarrow B$ , em que a variável independente  $A$  (A utilização militar, pelo Brasil, das ilhas oceânicas brasileiras), resulta na variável dependente  $B$  (melhor controle das áreas marítimas estratégicas e, portanto, a defesa da ZEE do Brasil). Já a variável  $C$ , é denominada de fenômeno antecedente, cuja presença ativa ou amplia a ação causal dos fenômenos causais e /ou explicativos. Neste caso, o fenômeno antecedente são as iniciativas de cooperação da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) e da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS).

Esses dois arranjos multilaterais, seriam capazes de potencializar a geoestratégia brasileira de utilização militar de suas ilhas oceânicas, seja pela confiança mútua desenvolvida entre os países membros limítrofes do Atlântico Sul das duas estruturas, especialmente no que tange aos aspectos da segurança marítima, em virtude de os desafios nessa temática serem comuns; seja por serem a caixa de ressonância onde o Brasil seria capaz de sinalizar, por meio de ações diplomáticas e de defesa, àqueles países, que essa geoestratégia não é uma política brasileira de expansionismo e

militarização do Atlântico Sul, mas sim uma iniciativa em prol de toda a comunidade sul atlântica.

Para Mahan (2015, p.72), o valor estratégico de um lugar depende de três condições: (1) sua posição, ou melhor, a sua situação, especialmente no que tange à proximidade de estratégicas linhas de comunicação marítimas; (2) sua força militar, defensiva e ofensiva; e (3) os recursos existentes, da própria posição ou do país vizinho. Continua Mahan (idem, p.73), afirmando que das três condições expostas, a situação estratégica é a mais indispensável, posto que a força e os recursos podem ser artificialmente fornecidos ou aumentados. Além disso, prossegue o estrategista naval, o valor estratégico de uma ilha é incrementado, consideravelmente, se a mesma não é um porto terminal de uma linha de comunicação marítima, mas sim se está ao largo de uma área marítima por onde transitam muitos navios.

Assim sendo, poderíamos aplicar o pensamento mahaniano às Ilhas de Fernando de Noronha, Trindade e Martim Vaz, por situarem-se ao largo das duas principais linhas de comunicação marítimas brasileiras, a rota Golfo Pérsico – Cabo da Boa Esperança – Área Santos/Vitória, e a rota Golfo Pérsico – Cabo da Boa Esperança – Nordeste Brasileiro – Caribe/América do Norte.

Poderemos, ainda, com as devidas considerações geoestratégicas transpor experiências semelhantes no que tange à utilização militar de ilhas no Sudeste Asiático, como, por exemplo, as Ilhas do Arquipélago de Ryukyu (SAYERS, 2013), para a realidade do Atlântico Sul e da ZEE brasileira.

Nesse sentido, como exemplos de estruturas militares a serem implantadas nas ilhas oceânicas, aproveitando-se de seu potencial estratégico estão radares de defesa área, pistas de pouso, aeródromos e hangares, além de unidades de mísseis superfície-ar, de forma a prover e incrementar, nas ilhas oceânicas, uma capacidade defensiva ativa, conforme orientação da END, das próprias ilhas, das linhas de comunicação marítimas, contribuindo, assim, para a defesa da ZEE brasileira.

Essas estruturas militares proporcionariam ao Brasil uma ampliação de suas capacidades de vigilância e reconhecimento do espaço aéreo e marítimo da ZEE circundante às ilhas oceânicas e, em uma maior escala, dos próprios limites exteriores da ZEE do Brasil, proporcionando um alarme antecipado e, por conseguinte, uma mobilização mais rápida das contramedidas necessárias a serem conduzidas contra as ameaças à segurança marítima e ao território continental brasileiro que se apresentarem no Atlântico Sul.

A História militar naval, sobretudo a do avanço norte americano na campanha do Pacífico, durante a Segunda Guerra Mundial (1941-1945) nos dá o exemplo de utilização militar das ilhas, ainda que menores, a fim de comporem a estratégia principal, o assalto a uma outra ilha maior, ou até mesmo ao continente (SAYERS, 2013, p. 51) (BEEVOR, 2015, pp.516-526). Nesse contexto, as lições históricas oferecem, portanto, o paradigma de que uma substancial mudança estratégica pode ser composta de pequenas ações que se acumulam ao longo do tempo.

Ao associarmos os ensinamentos geopolíticos ao pensamento geoestratégico e ao exemplo histórico neste alvorecer do século XXI, poderemos dispor de um instrumento analítico vigoroso a fim de antevermos cenários de ameaças e contribuir para a defesa da ZEE e, em última instância, do território continental brasileiro.

Sendo assim, o trabalho foi dividido da seguinte maneira:

Capítulo I – No primeiro capítulo demarcou-se a região de estudo, o Atlântico Sul de forma geográfica e geoestratégica e exposta a distinção conceitual entre geopolítica e geoestratégia. No que tange à delimitação teórica do tema, foram abordadas duas formulações brasileiras de Geoestratégia para o Atlântico Sul (Therezinha de Castro e Almirante Armando Vidigal) perpassando em seguida pelos objetivos nacionais de defesa, constantes da END, parâmetros que norteiam o interesse nacional brasileiro, quais sejam a defesa da orla exterior da ZEE, das linhas de comunicação marítimas brasileiras e dos recursos naturais da Amazônia Azul. Ainda foram comentadas as ameaças não estatais à segurança marítima e as vulnerabilidades estratégicas do Brasil, no Atlântico Sul.

Levou-se em consideração, ao longo deste trabalho, os valores e linhas gerais de política externa que orientam a atuação do Brasil no mundo, e no Atlântico Sul, tais como seus princípios constitucionais consagrados no Direito Internacional, da não intervenção e da autodeterminação dos povos, bem como dos paradigmas da manutenção da paz, da estabilidade regional, da redução das desigualdades econômicas, em prol do desenvolvimento nacional. Estas características seriam as principais da moldura institucional de atuação do Brasil no sistema internacional de Estados, há várias décadas (RICUPERO, 2017).

Capítulo II – disserta-se sobre as bases institucionais cooperativas internacionais que proporcionarão o arcabouço regional para que a geoestratégia de utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras não desperte nos demais países lindeiros do Atlântico Sul desconfiança de expansionismo e militarização regional: a

Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) e a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). A utilização desses dois arranjos coaduna-se com as orientações emanadas da END (BRASIL, 2012, p.36; BRASIL, 2016). Ademais, essas bases são fortalecidas pelos desafios aos Estados-membros destas duas comunidades, nomeadamente em relação à segurança marítima e ao desenvolvimento sustentável dos oceanos, os quais não são independentes aos do sistema internacional e, por vezes, em sua maioria, são coincidentes e comuns a todos. Em seguida abordou-se as duas principais ameaças geoestratégicas estatais sul-atlânticas, a presença territorial de potências extra regionais no Atlântico Sul — Reino Unido e França. Na última seção deste capítulo, haverá uma análise sobre a importância de utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras, em especial da Ilha da Trindade, destacando-se o pensamento estratégico do Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca (1919-1998), Ministro da Marinha do Estado Brasileiro, entre os anos de 1979 e 1984.

Capítulo III – por fim, são apresentadas as geoestratégias de utilização militar de ilhas oceânicas de Índia, Reino Unido, França, China e EUA, associadas à exposição das instalações e bases de apoio militares insulares desses países, ao redor do globo, bem como de seus respectivos cenários geoestratégicos nas regiões de interesse. Desta forma pretendeu-se ilustrar que as ilhas oceânicas ainda possuem considerável valor geoestratégico na atualidade, sendo uma geoestratégia de sucesso instrumentalizada por países de destaque no cenário internacional.

Conclusão – resgata os capítulos I, II e III, apresentando o espírito da dissertação, respondendo assim o problema de pesquisa apresentado. Posteriormente foi incluído um Anexo, apresentando os Monumentos Naturais (MONAs) e Áreas de Proteção Ambiental (APAs) recém criadas na área marítima do Atlântico Sul.

## **CAPÍTULO 1: O ATLÂNTICO SUL NO PENSAMENTO GEOESTRATÉGICO BRASILEIRO**

Este capítulo apresentará a relevância do Atlântico Sul para o Brasil nos aspectos geográficos e geoestratégicos, bem como o pensamento geoestratégico brasileiro contemporâneo sobre esse oceano, de forma a proporcionar uma moldura teórico-conceitual para situar e analisar o Atlântico Sul à luz da Estratégia Nacional de Defesa de 2012, e em sua revisão enviada ao Congresso Nacional em 2016 e aprovada em 2018.

Para tal, esse capítulo foi dividido em quatro segmentos.

A primeira parte aborda brevemente a diferenciação entre os conceitos de geoestratégia e de geopolítica, os quais sofreram uma derivação semântica ao longo da história, sendo por vezes usados, incorretamente, como sinônimos.

A segunda caracterizará o Atlântico Sul nos aspectos geográfico e geoestratégico, ressaltando a importância geoestratégica desse oceano.

A terceira seção direciona seu foco para a análise do pensamento geoestratégico contemporâneo sobre o Atlântico Sul. Esta análise histórica está centrada nas reflexões de dois dos principais pensadores brasileiros contemporâneos sobre o Brasil e o Atlântico Sul: Therezinha de Castro e Armando Vidigal.

Por fim, a quarta e última seção examina a conexão existente entre o pensamento geoestratégico brasileiro sobre o Atlântico Sul e a Estratégia Nacional de Defesa.

### **1.1. Notas sobre Geopolítica e Geoestratégia**

Sartori (1970, p.1035) defende que na Ciência Política, necessita-se, em última análise, de categorias "universais"— os conceitos, que são aplicáveis a qualquer tempo e espaço.

Todavia, apesar de sua universalidade e atemporalidade, os conceitos, cuja origem etimológica advém da palavra latina *conceptus*, cujo significado é “conter completamente”, não são pétreos, podendo, após a construção de sua definição, serem redefinidos ou ainda diversificados, seja pela incorporação de visões de mundo oriunda de trabalhos acadêmicos de gerações de filósofos e outros teóricos, pela fusão àqueles

conceitos originais, de novos aspectos das relações sociais humanas, ressignificando-os. Os conceitos são, pois:

Uma formulação abstrata e geral, ou pelo menos uma formulação passível de generalização, que o indivíduo pensante utiliza para tornar alguma coisa inteligível nos seus aspectos essenciais ou fundamentais, para si mesmo e para outros. Visto desta forma, o conceito constitui uma espécie de órgão para a percepção ou para a construção de um conhecimento sobre a realidade, mas que se dirige não para a singularidade do objeto ou evento isolado, mas sim para algo que liga um objeto ou evento a outros da mesma natureza, ao todo no qual se insere, ou ainda a uma qualidade de que participa.” (BARROS, 2011, p. 31).

Nesse sentido decorre, portanto, a importância metodológica de se definir, de maneira precisa, os conceitos que serão utilizados em uma pesquisa acadêmica, suas possibilidades e limites, com o intuito de proporcionar ao trabalho densidade, força e coerência, pois de acordo com Koselleck (2006, p. 107), “um conceito abre determinados horizontes, ao mesmo tempo em que atua como limitador das experiências possíveis e das teorias”.

Particularmente, a busca pela pureza conceitual se faz necessária no campo dos Estudos Estratégicos e dos Estudos Marítimos, em virtude dos caracteres multidisciplinares de suas pesquisas.

Em um primeiro momento desta dissertação faz-se necessário que essa pureza resida na distinção entre os conceitos de geopolítica e geoestratégia, utilizados, por vezes, de maneira indiscriminada, sobretudo pelo uso dos dois termos como sinônimos,

Entretanto, como o objetivo desta dissertação é abordar a importância geoestratégica de utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras, uma digressão histórica-conceitual sobre os conceitos da geopolítica e da geoestratégia demandaria, a fim de ser bem explorada, um trabalho específico, o qual fugiria da temática proposta.

Ademais, em consonância com o exposto acima, para uma análise profunda e compreensão do processo evolutivo da Geografia Política e da Geopolítica, da primeira metade do século XX, até os dias hodiernos tem-se, por referência, o trabalho de Costa<sup>11</sup> (1992). Todavia, a escolha por não realizar uma revisão de literatura dos principais teóricos e correntes geopolíticas ocidentais, neste momento, não implicará alguma

---

<sup>11</sup> Wanderley Messias da Costa é Professor Titular do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (USP). Possui Graduação em Geografia (1976), Mestrado em Geografia Humana (1982) e Doutorado em Geografia Humana (1991) pela Universidade de São Paulo. É Livre-Docente em Geografia Política junto ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. É especialista em Geografia Política, Relações Internacionais, Meio Ambiente e Amazônia. Atualmente é Vice-Presidente da Associação Brasileira de Estudos de Defesa.



lacuna conceitual. Pois ao longo deste trabalho, recorrer-se-á a diversos autores que se utilizam do pensamento geopolítico e geoestratégico, a fim de se justificar a hipótese da dissertação, a de que a utilização militar, ao menos parcialmente, pelo Brasil, das ilhas oceânicas brasileiras contribui para um melhor controle das áreas marítimas estratégicas e, portanto, para a defesa da ZEE do Brasil.

Sendo assim, feitas essas considerações, optou-se por abordar tão somente a distinção conceitual entre a geopolítica e a geoestratégia, em uma breve seção desse capítulo.

Em função da associação entre a *Geopolitik* e o Nacional-Socialismo, durante a Segunda Grande Guerra Mundial (1939-1945) pelos escritos da Escola de Munique de Karl Haushofer<sup>12</sup>, a Geopolítica ganha má reputação nos Estados Unidos da América (EUA) e em outros países ocidentais, sendo eliminada e marginalizada do debate público e dos círculos políticos, ficando restrita, sobretudo, aos círculos militares. De fato, após a Segunda Guerra, houve um esforço da tradição idealista, sobretudo nas democracias ocidentais, e principalmente nos EUA, de superação do legado da *realpolitik* e da “política de poder”, no sistema internacional, elementos do pensamento geopolítico, mediante apelo à razão e à justiça (KISSINGER, 2012, p. 289).

Além disso, a política de contenção, empreendida pelos EUA contra seu então rival estratégico, a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), a partir de 1947, com a Doutrina Truman, associada à rigidez do sistema internacional imposta

---

<sup>12</sup>Karl Haushofer, nascido em 27 de agosto de 1869, em Munique, na Baviera (Alemanha), e falecido em 13 de março de 1946, em Pähl, na então Alemanha Ocidental, foi um Oficial do Exército Alemão, geógrafo político e principal proponente da geopolítica, uma disciplina acadêmica proeminente no período entre as duas Guerras Mundiais, mas que depois foi desacreditada, por sua identificação com as doutrinas nazistas da dominação mundial. Durante a sua permanência como oficial do exército no Japão (1908-10), Haushofer estudou as políticas expansionistas japonesas na Ásia; vários de seus livros, incluindo o seu estudo mais ambicioso na geografia política, *Geopolitik des Pazifischen Ozeans* (1924, "Geopolítica do Oceano Pacífico"), lidou com o papel do Japão na política do século XX. Passando para a reserva do Exército, em 1919, com o posto de major-general (*Generalmajor*), Haushofer passou a se dedicar à regeneração da Alemanha pós-primeira Guerra Mundial. Ele fundou (1924), e foi editor e principal colaborador da *Zeitschrift für Geopolitik* ("Journal for Geopolítica") e dirigiu o Instituto de Geopolítica da Universidade de Munique. A geopolítica de Haushofer foi baseada nas obras do geógrafo alemão Friedrich Ratzel, que comparou o estado com um organismo biológico e com as teorias menos científicas do politólogo sueco Rudolf Kjellen, que tomou a metáfora de Ratzel literalmente e viu o estado como um organismo real com um direito natural ao crescimento e ao *Lebensraum* ("espaço vital"). A influência de Haushofer nos círculos militares alemães foi considerável. Como discípulo da teoria do "Heartland" de Sir Halford J. Mackinder, ele enfatizou a necessidade da Alemanha unir forças com a Rússia pelo domínio da Europa, até se silenciar após o ataque alemão contra a União Soviética, em 1941. Ao longo da Segunda Guerra Mundial, tentou justificar os movimentos da Alemanha e do Japão em busca do poder mundial. Em 1945, seu filho Albrecht, professor de geopolítica na Universidade de Berlim e ativo na resistência contra Adolf Hitler, foi executado pela Gestapo. Após a derrota da Alemanha, quando Haushofer foi investigado por supostos crimes de guerra, ele e sua esposa, de ascendência judia, se suicidaram. (ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, 2018c). Disponível em <https://www.britannica.com/biography/Karl-Ernst-Haushofer>. Acesso em 09/02/2018

pelas lógicas da bipolaridade e dos armamentos nucleares, deixavam reduzido espaço para a geopolítica. (SEMPA, 2002, pp 3-7).

Após o período final da Guerra Fria (1989-1991) e o surgimento de uma nova ordem mundial (KISSINGER, 2015, p.215) inicia-se o processo de reabilitação e de resgate da geopolítica como ferramenta de análise de política externa. Conforme afirma Sempa (2002, p. 3) “a geografia ainda importa; as nações ainda lutam por poder e território; o poder militar ainda supera a economia (pelo menos no curto prazo); e não estamos, ao contrário de Francis Fukuyama, no ‘fim da história’”.

Contudo, a geopolítica passou a ser utilizado para caracterizar todos os cálculos de poder que fossem relacionados, ainda que transversalmente, à geografia, o que representa uma abordagem por demais generalista e simplória da função da geografia face às exigências dos Estados.

Correia (2012, p.238) faz a distinção entre os conceitos de geoestratégia e geopolítica, já que os mesmos sofreram, segundo o autor, uma derivação semântica ao longo da História. Geoestratégia é o estudo das constantes e das variáveis do espaço que, ao objetivar-se na construção de modelos de avaliação e emprego de formas de coação, projeta o conhecimento geográfico na atividade estratégica. É o estudo dos fatores geográficos em função da decisão estratégica.

Já a geopolítica, é o estudo das constantes e das variáveis do espaço que, ao objetivar-se na construção de modelos de dinâmica do poder, projeta o conhecimento geográfico no desenvolvimento e na atividade política. É o estudo dos fatores geográficos em função da decisão política.

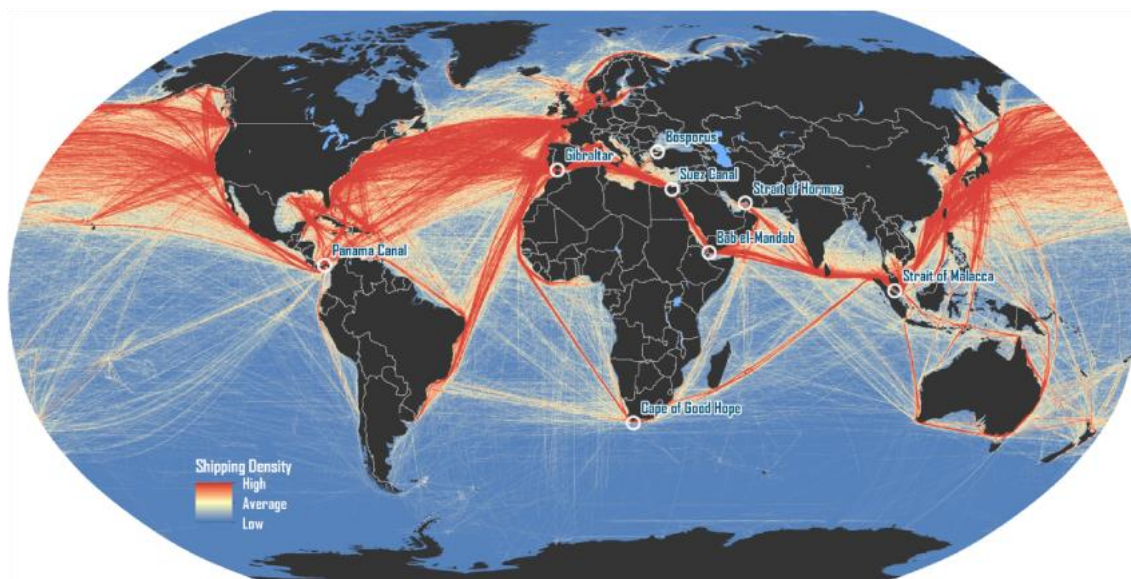
A distinção conceitual dar-se-ia em função dos objetivos a que se propõem, pois ambos se valem do mesmo instrumento, a geografia, a qual influencia sobremaneira a postura estratégica dos Estados, perante o sistema internacional, e em relação à defesa e segurança.

Feitas as distinções entre geopolítica e geoestratégia, a seguir serão apresentadas duas das categorizações possíveis no Atlântico Sul, escolhidas por essa dissertação: a classificação geográfica e a classificação geoestratégica, do posto de vista dos interesses nacionais brasileiros.

## 1.2. O Atlântico Sul geográfico e geoestratégico

O Oceano Atlântico representa, há pelo menos quatro séculos, desde o declínio relativo das linhas de comunicação marítimas (LCM) <sup>13</sup> do Mar Mediterrâneo, dominadas pelas Repúblicas marítimas de Gênova<sup>14</sup> e Veneza (ARRIGHI, 1996), frente às linhas de comunicação atlânticas dominadas, sucessivamente, por potências navais da Europa Ocidental (Portugal, Espanha, Países Baixos e Inglaterra) e pelos Estados Unidos da América, em um dos espaços marítimos de maior importância mundial, tanto no aspecto econômico, pelo volume de transporte marítimo, quanto no aspecto geopolítico, por conter as rotas de navegação entre as Américas e a Europa, e entre os Oceanos Índico e Pacífico<sup>15</sup>.

Figura 1 - Densidade de transporte marítimo mundial



Fonte: BERGERON, 2014

Em comparação com as demais áreas marítimas do mundo, como se pode verificar ao se observar a figura 1, no Atlântico Sul, o tráfego marítimo é pouco denso, sobretudo em contraposição ao Atlântico Norte. Na costa sul-americana, é essencialmente costeiro da Bahía Blanca, na Argentina, até o Saliente Nordestino, bifurcando-se neste local, em duas rotas, uma em direção ao Caribe, secundária, e outra

<sup>13</sup> Da expressão inglesa, *sea lines of communications* – SLOC.

<sup>14</sup> Ressalta-se que havia um elo sistêmico entrelaçando as fortunas dos capitalistas genoveses com o poder ibérico, sobretudo o espanhol (ARRIGHI, 1996, pp. 128-129).

<sup>15</sup> Na primeira década e meia do século XXI assiste-se, gradualmente, um rebalanceamento do poder mundial, com o crescimento da importância geopolítica do Sudeste da Ásia e dos Oceanos Pacífico, primeiramente, e Índico, frente ao declínio relativo do Oceano Atlântico.

em direção à Europa, principal. Na costa africana, é marcado pela chamada Rota do Cabo, ligando o Golfo Pérsico à África Meridional e à Europa, se encontrando com o fluxo mercante oriundo do Golfo da Guiné, na altura de Dakar, no Senegal.

Ademais, as seguintes rotas marítimas se destacam no Atlântico Sul, conforme se constata na figura 2: a rota Golfo Pérsico (*Strait of Hormuz*) – Cabo da Boa Esperança (*Cape of Good Hope*) – Área Santos/Vitória e a rota Golfo Pérsico – Cabo da Boa Esperança – Nordeste Brasileiro – Caribe/EUA. Ambas as rotas representam grande interesse estratégico para o Brasil.

Ainda, no Atlântico Sul, podem-se distinguir as seguintes áreas focais críticas<sup>16</sup>, para o tráfego marítimo:

- a) Arquipélago de Cabo Verde, que, por sua posição geográfica, pode controlar o acesso ao Mediterrâneo e ao norte da Europa, através da passagem entre o arquipélago e a costa africana;
- b) Cabo da Boa Esperança, cuja posição geográfica é hoje vital para o comércio marítimo, em especial no que se refere ao petróleo do Golfo Pérsico;
- c) Cabo Horn e Estreito de Magalhães, como alternativa para acesso ao Pacífico pelos navios de grande porte;
- d) Ascensão, Santa Helena e Tristão da Cunha, devido à posição que ocupam em relação ao Tráfego Marítimo do Atlântico Sul. Ascensão, já utilizada na II Guerra Mundial como base naval e aeronaval, domina, a menos de 900 milhas, o centro da faixa oceânica até o saliente africano, de Dakar para o Sul; e
- e) As áreas do Estuário do Prata, que representa um papel fundamental na vida dos dois países a que serve, e de Bahía Blanca, onde se situam cinco portos comerciais, com destaque para Puerto Belgrano, sede da esquadra argentina. (VIEGAS FILHO, 2016, pp.22-23).

Ainda Viegas Filho (2016, pp.23-24) relaciona as seguintes áreas de importância estratégica para o Brasil, em sua costa atlântica:

- a) o polígono de concentração industrial, representativo da maior parcela do potencial nacional;
- b) as de atividades de exploração de petróleo na plataforma continental, sobretudo na costa do estado do Rio de Janeiro;
- c) os complexos portuários e as instalações de apoio e reparo relacionados com as atividades marítimas, localizadas principalmente no Rio Grande, Porto Alegre, Santos, Rio de Janeiro e na Baía de Todos os Santos;
- d) os terminais petrolíferos e as refinarias de petróleo localizadas nas proximidades do litoral; e
- e) as bases navais brasileiras situadas no Rio de Janeiro, São Pedro da Aldeia, Salvador (Aratu), Natal e Belém.

---

<sup>16</sup> Por área focal relacionada, sobretudo às LCM, compreende-se àquelas nas quais a concentração de meios navais torna eficaz o ataque por aeronaves, navios de superfície e submarinos ao território contíguo. (LOPES, 2014). A literatura geopolítica também se utiliza do termo *choke points* para definir as áreas focais. (SPELLER, 2014), (ELLEMAN & PAINE, 2006).



Conforme exposto, ambas as ilhas oceânicas brasileiras, por serem estratégicos *choke points*, por estarem mais afastadas da costa do Brasil, poderiam incorporar, de forma mais adequada, os argumentos utilizados pelo autor supramencionado para Natal, como os pontos do território brasileiro mais adequados para a projeção de poder brasileira no Atlântico Sul e defesa da Zona Econômica Exclusiva do Brasil, pois:

A extensa área de trafegabilidade dos navios mercantes dificulta a pronta resposta da cobertura naval no Atlântico Sul, mas a evolução tecnológica com os sensores remotos instalados em plataformas espaciais e em aviões de patrulhamento tornam a identificação e a interdição do espaço marítimo pelo poder aéreo algo cada vez mais factível (...). Nessas condições, os *choke points* adquirem novas funções estratégicas, como comprovado pelas operações de reabastecimento de jatos militares por ocasião da Guerra do Golfo (ilha de Diego Garcia) e da Guerra das Malvinas (ilha de Ascensão). (ALBUQUERQUE, 2017, p. 530).

Especificamente a porção sul desse oceano, denominada de Oceano Atlântico Sul, doravante Atlântico Sul (AS), se traveste de uma importância vital como uma região objeto de pesquisa acadêmica, sobretudo para uma nação sul-atlântica, como o Brasil, com aspirações e interesses geopolíticos regionais e mundiais.

Nesta conjuntura, sobretudo após a formulação da Estratégia Nacional de Defesa, em 2012, o país voltou a apresentar um novo ímpeto quanto às questões sul-atlânticas, retomando a concepção estratégica onde o AS, a última fronteira do Brasil, possui uma grande significação como região.

A relevância estratégica do AS é decorrência de seu incomensurável valor como fonte de recursos energéticos, minerais e biológicos; por conter as linhas de comunicações marítimas pelas quais trafegam a quase totalidade da movimentação comercial brasileira, ou ainda por ser o espaço marítimo onde os interesses nacionais brasileiro no mar são projetados no sistema internacional.

Sobre a projeção de poder, define Paiva (2015, p.207):

(...) É a aplicação do poder nacional no exterior, em apoio à política exterior, de forma branda, dura ou inteligente, para atrair, persuadir, coagir ou derrotar militarmente um oponente, de modo a garantir a consecução de interesses nacionais. Estes últimos, quando importantes ou vitais, podem levar o país a contenciosos que extrapolem o campo da negociação pacífica. Os três conceitos convergem na finalidade de garantir os interesses nacionais, portanto, as ações realizadas em cada um contribuem para os propósitos dos demais.

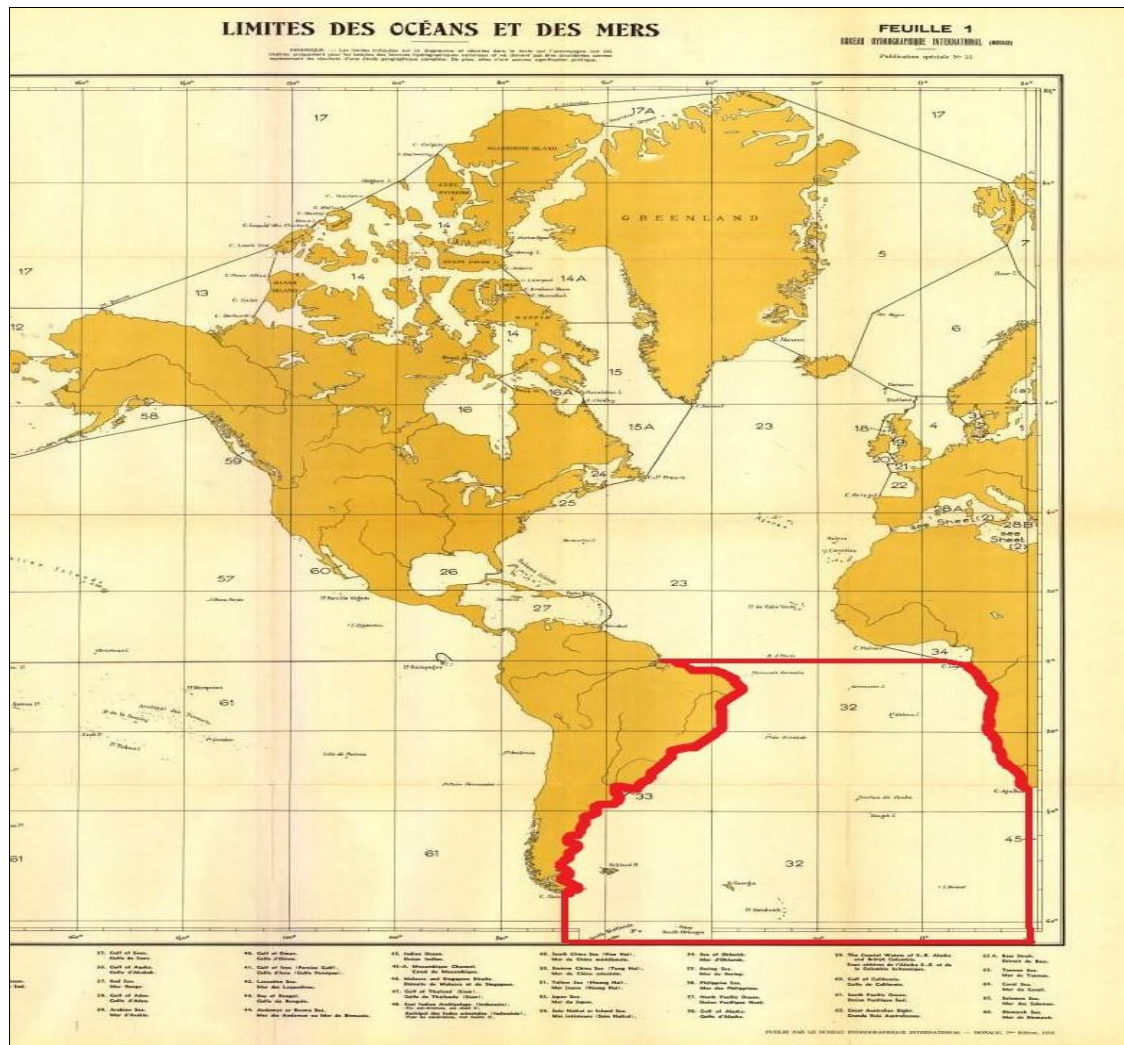
Quanta à categorização do AS, dentre as várias categorias possíveis de classificação desta porção oceânica, faz-se mister, neste trabalho, apresentar duas divisões possíveis desse oceano, quais sejam, a geográfica e a geoestratégica.

Para a demarcação do Atlântico Sul geográfico, essa dissertação se valerá da Publicação Especial S-23, de 1953, da Organização Hidrográfica Internacional (OHI) intitulada *Limits of Oceans and Seas*, a qual define, sem significado político (INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION, 1953, p. 4), os limites dos oceanos e mares, estabelecidos e convencionados pelas diversas Conferências Hidrográficas Internacionais ocorridas até então. Desta forma, os limites geográficos da bacia do Atlântico Sul seriam os seguintes:

1. Norte: A linha do equador, a partir da costa do Brasil, até o limite sudoeste do Golfo da Guiné;
2. Sul: O continente antártico;
3. Sudoeste: Meridiano do Cabo Horn (067° 16'W), desde a Terra do Fogo até o Continente Antártico; a linha desde o Cabo Virgins (52°21'S, 068° 21'W) até o Cabo Espírito Santo, Terra do Fogo, a entrada mais a leste para o Estreito de Magalhães.
4. Oeste: O limite do Rio da Prata;
5. Nordeste: O limite do Golfo da Guiné;
6. Sudeste: A partir do Cabo das Agulhas, ao longo do meridiano de 20° Este, em direção ao Continente Antártico (INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION, 1953, pp.15-18).

Esses limites estão graficamente expostos na figura 3 abaixo, em vermelho:

Figura 3 – Limites do Atlântico Sul Geográfico



Fonte: Elaborado pelo Autor, a partir de imagem disponível no site da OHI.

Já o AS geoestratégico pode ser definido de diversas formas, posto que a geoestratégia é um método de análise de política externa que tem por objetivo a compreensão e previsão do comportamento estratégico dos Estados no cenário internacional, a partir dos fatores geográficos.

Desta feita, a conceituação geoestratégica perpassa os objetivos estratégicos e os interesses nacionais dos Estados, variando conforme esses objetivos são redefinidos pelos formuladores de políticas, os *policy makers*.

Tendo em conta essa premissa, para esse trabalho, o conceito geoestratégico do AS a ser empregado será aquele que é utilizado pela Marinha do Brasil (MB) posto que esta Força Armada singular, na forma da lei (BRASIL, 1999), possui, como uma de suas atribuições subsidiárias, contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais, no que dizem respeito ao mar.



Portanto, o AS geoestratégico seria definido como “a região compreendida entre o Paralelo 16°N, a costa ocidental da África, a Antártica, o leste da América do Sul e o leste das Antilhas Menores, incluindo as Águas Jurisdicionais Brasileiras” (WIEMER, 2013, p.194).

É importante que se defina também o conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), o qual compõe a definição geoestratégica de AS. A Norma da Autoridade Marítima (NORMAM), número 4, a qual regulamenta a operação de embarcações estrangeiras nas AJB, as define como:

Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer (BRASIL, 2013, p.1-1).

O conceito de AJB se aproxima do conceito de “águas sob jurisdição nacional”, exposto no artigo 3º, do Decreto nº 4.136/2002, que dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas. Para os efeitos daquele Decreto, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

I - águas interiores:

- a) as compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir de onde se mede o mar territorial;
- b) as dos portos;
- c) as das baías;
- d) as dos rios e de suas desembocaduras;
- e) as dos lagos, das lagoas e dos canais;
- f) as dos arquipélagos;
- g) as águas entre os baixios a descoberto e a costa;

II - águas marítimas, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores, a saber:

- a) as águas abrangidas por uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de base reta e da linha de baixa-mar, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil (mar territorial);
- b) as águas abrangidas por uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir o mar territorial, que constituem a zona econômica exclusiva (ZEE); e
- c) as águas sobrejacentes à plataforma continental quando esta ultrapassar os limites da ZEE (BRASIL, 2002).

Acrescente-se que conjuntamente aos conceitos já apresentados, é necessário também expor o entendimento do regime das ilhas, à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Desta feita, uma ilha é definida no artigo 121 da Parte VIII, da citada Convenção como:

1. Uma ilha é uma formação natural de terra, rodeada de água, que fica a descoberto na preamar.
2. Salvo o disposto no parágrafo 3º, o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental de uma ilha serão determinados de conformidade com as disposições da presente Convenção aplicáveis a outras formações terrestres.
3. Os rochedos que, por si próprios, não se prestam à habitação humana ou a vida econômica não devem ter zona econômica exclusiva nem plataforma continental (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2014).

Destarte a definição da Convenção, teremos que compreender também a ocasião em que as porções de terra não estarão descobertas na preamar, apenas na baixa-mar. Nesse caso, essas terras emersas são denominadas de “baixios a descoberto”, definidos também pela CNUDM, em seu artigo 13, como:

1. Um "baixio a descoberto" é uma extensão natural de terra rodeada de água, que, na baixa-mar, fica acima do nível do mar, mas que submerge na preamar. Quando um "baixio a descoberto" se encontre, total ou parcialmente, a uma distância do continente ou de uma ilha que não exceda a largura do mar territorial, a linha de baixa-mar desse baixio pode ser utilizada como linha de base para medir a largura do mar territorial.
2. Quando um "baixio a descoberto" estiver, na totalidade, situado a uma distância do continente ou de uma ilha superior à largura do mar territorial, não possui mar territorial próprio (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2014).

Destaca-se que, assim como a delimitação da área marítima do Estado Costeiro, que se dá a partir das linhas de base — linha de baixa-mar ao longo da costa — as ilhas, à semelhança das linhas costeiras, também possuem a capacidade de gerarem Mar Territorial (MT), Zona Contígua (ZC), Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e Plataforma Continental (PC).

Além disso, não há na CNUDM a distinção entre os rochedos e as ilhas, já que no artigo 121, a Convenção deixa a entender que são sinônimos no aspecto geográfico, entretanto diferenciando-se das ilhas por não possuírem habitação humana ou vida econômica. Esses últimos conceitos também não são definidos na CNUDM, tornando a

distinção de ilhas e rochedos uma discricionariedade soberana do Estado Costeiro, se atendidas as duas condições de habitação humana e vida econômica<sup>17</sup>.

Nesse sentido afirma Adherbal Meira Mattos:

Conforme a Convenção, até os rochedos que se prestem à habitação humana ou à vida terão ZEE e Plataforma Continental (é silente sobre Mar Territorial e Zona Contígua), daí a política estratégica do País quanto aos Penedos São Pedro e São Paulo. A meu ver, porém, o disposto no art. 121, 3, parece conflitar com o disposto no art. 77, 3, da Convenção, quanto aos direitos do Estado costeiro em sua plataforma continental (MATTOS, 2014, pp.29-30)

O artigo 77, inciso 3º afirma que “os direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental são independentes da sua ocupação, real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2014).

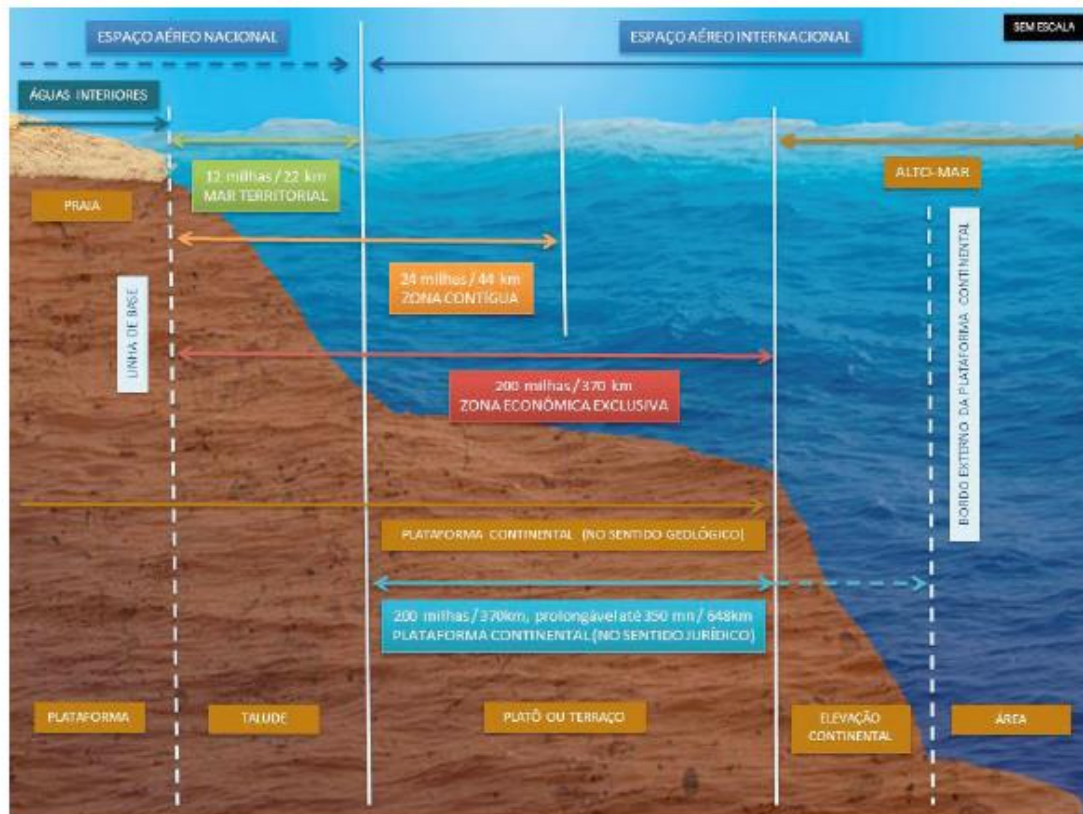
Contudo, a fim de não se fugir da temática do trabalho, acredita-se que as soluções de controvérsias advindas da interpretação da CNUDM devem ser solucionadas tendo por base o artigo 279, que preconiza a obrigação dos Estados Partes da CNUDM de solucioná-las por meios pacíficos no que tange à interpretação ou aplicação da presente Convenção, em conformidade com a Carta das Nações Unidas (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2014).

Sobre as definições dos espaços marítimos da CNUDM, optou-se por apresentá-lo graficamente, de forma a facilitar a exposição e compreensão. Os espaços marítimos e suas extensões, portanto, podem ser verificados na Figura 4 abaixo:

---

<sup>17</sup> Destaca-se também, que no dia 12 de julho de 2016, o tribunal arbitral constituído nos termos do Anexo VII da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar proferiu sua sentença sobre o mérito no caso apresentado pelas Filipinas contra a China relativo ao Mar do Sul da China. Em resumo a decisão afirma que não há bases legais para a China reclamar para ela direitos históricos legais sobre vastas áreas do Mar do Sul da China, pois os mesmos são contrários à Convenção, e não possuem efeito legal, dado que extrapolam os limites geográficos e substantivos dos direitos marítimos da China sob a Convenção.

Figura 4 - Delimitação dos espaços marítimos, segundo a CNUDM



Fonte: (MENEZES, 2015, p.90)

Especificamente no caso do Brasil, a Lei nº 8.617, de 1993 (BRASIL, 1993) dispõe sobre os direitos de soberania brasileiros nos espaços marítimos da CNUDM, quais sejam, Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e Plataforma Continental do país:

#### Capítulo I – Do Mar Territorial

Artigo 1º O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil.

Artigo 2º A soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo.

§ 3º Os navios estrangeiros no mar territorial brasileiro estarão sujeitos aos regulamentos estabelecidos pelo Governo brasileiro.

#### Capítulo II – Da Zona Contígua

Artigo 4º A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

Artigo 5º Na zona contígua, o Brasil poderá tomar as medidas de fiscalização necessárias para: (...).

#### Capítulo III – Da Zona Econômica Exclusiva

Artigo 6º A zona econômica exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

Artigo 7º Na zona econômica exclusiva, o Brasil tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos.

Artigo 8º Na zona econômica exclusiva, o Brasil, no exercício de sua jurisdição, tem o direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marítimo, bem como a construção, operação e uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas.

Parágrafo único. A investigação científica marinha na zona econômica exclusiva só poderá ser conduzida por outros Estados com o consentimento prévio do Governo brasileiro, nos termos da legislação em vigor que regula a matéria.

Artigo 9º A realização por outros Estados, na zona econômica exclusiva, de exercícios ou manobras militares, em particular as que impliquem o uso de armas ou explosivos, somente poderá ocorrer com o consentimento do Governo brasileiro.

Artigo 10 É reconhecido a todos os Estados o gozo, na zona econômica exclusiva, das liberdades de navegação e sobrevoo, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos, relacionados com as referidas liberdades, tais como os ligados à operação de navios e aeronaves.

#### Capítulo IV – Da Plataforma Continental

Artigo 11 A plataforma continental do Brasil compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

Parágrafo único. O limite exterior da plataforma continental será fixado de conformidade com os critérios estabelecidos no Artigo 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982.

Artigo 12 O Brasil exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental, para efeitos de exploração dos recursos naturais.

Parágrafo único. Os recursos naturais a que se refere o caput são os recursos minerais e outros não-vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, àquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo, ou que só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo

Artigo 13 Na plataforma continental, o Brasil, no exercício de sua jurisdição, tem o direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marinho, bem como a construção, operação e o uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas.

§ 1º A investigação científica marinha, na plataforma continental, só poderá ser conduzida por outros Estados com o consentimento prévio do Governo brasileiro, nos termos da legislação em vigor que regula a matéria.

§ 2º O Governo brasileiro tem o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na plataforma continental, quaisquer que sejam os seus fins. (BRASIL, 1993).

Dada a classificação geoestratégica do AS de acordo com a perspectiva e os interesses brasileiros, serão apresentados, na próxima seção, os pensamentos de Therezinha de Castro, sobre a importância das ilhas oceânicas do Atlântico Sul, e do Almirante Armando Vidigal, o qual aborda o Atlântico Sul de forma mais holística, contemplando as vulnerabilidades estratégicas do Brasil nesse espaço marítimo, o que é

necessário haver em uma formulação estratégica nacional, e como e qual deveria ser a defesa brasileira frente às ameaças marítimas percebidas até o momento de seus escritos, e que permanecem atuais, no cenário geoestratégico do Atlântico Sul.

### **1.3. Pensando o Atlântico Sul: Therezinha de Castro e Armando Vidigal**

Os conceitos de estratégia marítima mantêm sua relevância, mas devem ser interpretados de acordo com as condições atuais, contudo, apesar dos anos passados, o pensamento geopolítico de Therezinha de Castro e a visão geoestratégica de Armando Vidigal ainda permanecem relevantes e pertinentes para o Atlântico Sul.

Therezinha de Castro (1996, pp. 24-25) ressalta que os segmentos insulares do Atlântico Sul se transformaram de pontos de apoio no passado, a trampolins de valor geoestratégico no presente. Trindade e Fernando de Noronha, sentinelas para operações no segmento meridional e central do Atlântico Sul (CASTRO, 1996, p. 14) são postos avançados para a guarda e integridade da costa sul-americana, tendo seus posicionamentos geoestratégicos destacados desde a Segunda Guerra Mundial, no caso de Fernando de Noronha, e com o maior dinamismo da Rota de navegação do Cabo, no caso de Trindade. Nesse sentido, a autora concebeu a “Tese da Triangulação Insular” (Figura 5) a qual identifica três triângulos geoestratégicos na região do Atlântico Sul:

(...) sendo o primeiro formado pelas ilhas Ascensão, Santa Helena e Tristão da Cunha; (...) que serve de trampolim para América do Sul, e de outro lado, serve de apoio para a Rota do Cabo.

O segundo triângulo geoestratégico é formado pelo arquipélago Fernando de Noronha, a Ilha Trindade e o Arquipélago das Malvinas, constituem postos avançados para a guarda e a integridade da costa americana pertencente ao Brasil, a Argentina e o Uruguai. (...)

O terceiro triângulo geoestratégico do Atlântico Sul, formado pelos arquipélagos subantárticos, Shetlands do Sul, Orcadas do Sul, e Gough e em uma reta que atinge as Geórgia do Sul e Sanduíches do Sul, tem significado importante (CASTRO, 1999, p. 311, apud NEVES, 2015, p. 251).

Figura 5 – Tese da Triangulação Insular de Therezinha de Castro



Fonte: (CASTRO,1999, p. 310, apud NEVES, 2015, p.252)

A importância geoestratégica dessas ilhas será abordada pormenorizadamente no capítulo subsequente deste trabalho.

O Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal utiliza-se do conceito de “vulnerabilidades estratégicas” ao invés do interesse nacional. O autor justifica esta escolha devido, basicamente, ao fato de que no sistema internacional pós-Guerra Fria não haveria uma ameaça estabelecida, apesar de o sistema adquirir uma configuração monopolar, não se poderia estabelecer um inimigo *a priori*, só identificar possíveis tipos de ameaças, que não provém de uma dada direção, mas de qualquer direção.

Em um segundo momento era que “no sistema democrático, os chamados “interesses nacionais” são tão genéricos, bastantes amplos para que possam conciliar as diferentes tendências de uma sociedade pluralista” (VIDIGAL, 2018, p.315).

Continua Vidigal (2018, p.315) sobre a definição de vulnerabilidades estratégicas:

Diante da incerteza atual, julgo que um caminho adequado é a identificação das “fraquezas” do país e a partir daí definir os meios militares que irão atenuar ou eliminar essas fraquezas. Nasceu assim o conceito de “vulnerabilidades estratégicas”, que implica na localização de pontos fracos, onde o país é vulnerável à ação de forças mesmo sem grande expressão ou onde os danos causados podem afetar seriamente o país, na sua capacidade produtiva, na vontade nacional, etc. A posse de um bem de grande valor, sem os meios necessários para garanti-la, é, sem dúvida, uma “vulnerabilidade”.

Em relação ao Atlântico Sul, Vidigal detalha e hierarquiza as vulnerabilidades estratégicas. A primeira seria a importação de hidrocarbonetos pelo Brasil (carvão, petróleo e gás natural) por via marítima, além das principais regiões de exploração e exploração de petróleo estarem localizadas na plataforma continental.

A segunda vulnerabilidade seria a dependência do Brasil do tráfego marítimo para realização de seu comércio internacional, tráfego este sujeito a diversas ameaças.

Por fim, a terceira vulnerabilidade estratégica seria a extensão da costa brasileira e correspondente ZEE, e o direito do Estado costeiro da exploração exclusiva de todas as riquezas vivas e não vivas do solo e subsolo marinhos e das águas subjacentes, advindas da CNUDM (VIDIGAL, 2018, pp. 316 - 317).

Uma concepção estratégica, para o Almirante Vidigal deveria refletir “as reais necessidades do país; estabelecida essa necessidade — pela avaliação das ‘vulnerabilidades estratégicas’ e de determinados objetivos nacionais definidos em termos concretos” (VIDIGAL, 2004 apud SANT’ANNA, 2011, p. 120) para, a partir desta necessidade, definir as capacidades necessárias. (VIDIGAL, 2010, p.18).

Ainda Vidigal (2010) afirmava que o Brasil era profundamente vulnerável às ameaças marítimas, estatais e não estatais, sendo necessário que a defesa brasileira se fizesse o mais longe da costa, sendo suficiente, para esse fim, a defesa por submarinos, sem contudo deixar de reconhecer que o mais adequado, para essa finalidade, seria uma Marinha de águas azuis, de águas oceânicas, “que tem uma auto capacidade de se proteger contra ameaças submarinas, de superfície e aéreas e que, graças ao apoio logístico móvel, pode se manter de forma prolongada a grande distância de suas bases” (VIDIGAL, 2010, p.8).

Já nos pontos mais sensíveis da costa, um tipo de defesa próxima careceria ser instalado, posto que a guerra litorânea seria a tendência de maior possibilidade de confronto no século XXI (VIDIGAL, 2010, p.11). A defesa na costa combinaria:

Mísseis superfície-superfície lançados de terra, embarcações velozes armadas com mísseis superfície-superfície *sea skimmer*, aviação de ataque baseada em terra, minagem defensiva e submarinos adequados à operação em águas rasas (VIDIGAL, 2010, p.14).

Sobre os equipamentos, o componente aéreo e o naval de superfície deveriam ser balanceados, tendo-se em mente a maior velocidade do avião e seu alcance maior, em menos tempo; em contraponto a maior capacidade de permanência dos navios em



uma determinada área a despeito das condições meteorológicas, o que não ocorre de forma tão independente com as aeronaves. (VIDIGAL, 2010, p.15).

Tecendo considerações sobre a discussão de qual modelo deveria ser o mais apropriado para o cumprimento da missão da MB, se aquele composto por pequenas unidades dedicadas a operações nas águas jurisdicionais ou aquele de unidades mais aprimoradas, com alcance superior às AJB e considerável capacidade de projetar poder sobre terra, o Almirante expõe que ambos os modelos devem ter em mente as seguintes questões, de grande valia a essa dissertação, quais sejam:

- a capacidade de fazer face às nossas vulnerabilidades no mar;
- o alcance geográfico;
- a capacidade de emprego em apoio à política do estado; e
- o orçamento. (VIDIGAL, 2010, p.12)

Sobre as novas ameaças, Vidigal alertava que a pirataria e o terrorismo poderiam se tornar efetivos a qualquer momento, e que a repressão a esses atos requeria um amplo sistema de patrulha das AJB, ampliado pelo fato de que a poluição marinha já se apresentava como uma questão alarmante (VIDIGAL, 2010, p.14).

Por fim, Vidigal (2010, p. 20) alerta as gerações vindouras, afirmando que “a conjuntura é menos estável que a forma que as nuvens tomam no céu e acreditar que as ameaças que hoje não enxergamos não se concretizarão é como jogar roleta russa com o destino do país”.

Na sequência, serão apresentados o lugar do Atlântico Sul na Estratégia Nacional de Defesa, o interesse nacional brasileiro refletido nos objetivos nacionais de defesa, da END, e as ameaças à segurança marítima.

#### **1.4. O Atlântico Sul na Estratégia Nacional de Defesa (END) 2012, 2016**

Para o Brasil, o Atlântico Sul representa uma via de transporte essencial para o seu comércio exterior, por conter as LCM; fonte de riquezas, especialmente na exploração de hidrocarbonetos, recursos naturais e minerais, sendo elemento fundamental para a defesa marítima do Brasil e meio para a sua projeção internacional nos oceanos.

Portanto, assiste-se a um ressurgimento da importância geopolítica do Atlântico Sul para o Brasil, posto ser essa região parte de nosso entorno estratégico.

Nesse contexto, o Brasil deverá ser capaz, de acordo com as orientações constantes da Política Nacional de Defesa, de “manter a segurança das linhas de comunicações marítimas e das linhas de navegação aérea, especialmente no Atlântico Sul” (BRASIL, 2012, p. 31).

Nesse enquadramento, sobre a PND e a END, disserta Neves (2015, pp. 234-235):

Por meio dos principais objetivos da nova estratégia internacional definidos na Política Nacional de Defesa (PND) e na Estratégia Nacional de Defesa de 2012, o governo brasileiro propõe uma nova política externa que integra plenamente suas ações diplomáticas, com suas políticas de defesa e desenvolvimento econômico e, ao mesmo tempo, propõe um conceito novo na história brasileira: o entorno estratégico. (...) É nesse contexto que o país demonstrou uma nova postura em relação ao Atlântico Sul, assumindo plenamente o fato da grande relevância que esta região representa aos interesses estratégicos brasileiros. Isto advém por conta dos seguintes aspectos: de ser uma reserva e uma fonte importante para recursos econômicos, por ser o seu principal meio de transporte e intercâmbio comercial e, por último, por ser um meio de projeção de influência e poder na África. Em outras palavras, além das reservas brasileiras de petróleo do pré-sal brasileiro, encontram-se também na região da Bacia do Atlântico Sul reservas na plataforma continental na região do Golfo da Guiné, sobretudo na Nigéria, em Angola, no Gabão, no Congo e em São Tomé e Príncipe. Outros recursos também são encontrados na região, como por exemplo: crostas cobaltíferas, nódulos polimetálicos – níquel, cobalto, cobre e manganês –, sulfetos poli metálicos – ferro, zinco, prata, cobre e ouro.

O objetivo fundamental do Brasil no Atlântico Sul é a preservação de sua paz, afinal “um país democrático e pacífico deve adotar em sua política de defesa, sobretudo em relação aos vizinhos, um forte componente de cooperação” (AMORIM, 2016, p. 47).

Para atingir esse fim, a estratégia utilizada pelo Brasil se realiza por meio da diversificação dos laços bilaterais com os países da costa ocidental da África e no refortalecimento da importância da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) (ABDENUR & SOUZA NETO, 2014, p.216; AMORIM, 2016, p. 49), contribuindo assim para que esse oceano seja uma via segura de comércio, livre de ações de pirataria e de crime organizado. (AMORIM, 2016, p. 38).

Todavia, cabe aqui uma ressalva. O Brasil não pode se iludir ao atrelar sua política de defesa somente ao poder brando oriundo da cooperação, afinal “o poder brando não é suficiente para garantir que o Brasil tenha sempre sua voz ouvida e respeitada e faça frente a eventuais ameaças, atuais ou potenciais”. (AMORIM, 2016, p.52). Daí a importância, cada vez mais presente, de uma geoestratégia de defesa proativa das LCM e da ZEE do Brasil no Atlântico Sul.

### 1.5. Interesse nacional brasileiro refletido nos objetivos nacionais de defesa

A Estratégia Nacional de Defesa (END) do Brasil tem por propósito orientar as ações estratégicas de médio e longo prazo do país, denominadas de Ações Estratégicas de Defesa, a serem desenvolvidas pelo Estado para alcançar os Objetivos Nacionais de Defesa (OND), definidos na PND e, por conseguinte, atingir os desejados níveis de segurança, além de se propor a modernizar a estrutura nacional de defesa.

Para a formulação dos OND deve se levar em conta a complexidade do poder na política internacional. Uma das grandes diferenças entre a política internacional e a política doméstica é precisamente o fato de que não existe uma autoridade acima dos Estados, a fim de que os conflitos sejam solucionados por essa entidade. É a anarquia, entendida não como a falta de governo, conforme a análise etimológica da palavra, mas sim a falta de uma autoridade no sistema internacional, que por definição, será caracterizado como anárquico (KISSINGER, 2015, p. 14).

O sistema internacional, com seus costumes, normas, diversos atores e seus interesses, constroem a atuação dos Estados, os quais poderão reagir de variadas formas, passando pelo amplo arco da cooperação, da rivalidade até a *ultima ratio*, o conflito. A semelhança dos demais Estados, o Brasil, tendo em vista esse contexto do sistema internacional, e a avaliação do espectro de ameaças à sua soberania e aos seus interesses nacionais estabeleceu os seguintes Objetivos Nacionais de Defesa:

- i. garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial;
- ii. defender os interesses nacionais e as pessoas, os bens e os recursos brasileiros no exterior;
- iii. contribuir para a preservação da coesão e da unidade nacionais;
- iv. contribuir para a estabilidade regional;
- v. contribuir para a manutenção da paz e da segurança internacionais;
- vi. intensificar a projeção do Brasil no concerto das nações e sua maior inserção em processos decisórios internacionais;
- vii. manter Forças Armadas modernas, integradas, adestradas e balanceadas, e com crescente profissionalização, operando de forma conjunta e adequadamente desdobradas no território nacional;
- viii. conscientizar a sociedade brasileira da importância dos assuntos de defesa do País;
- ix. desenvolver a indústria nacional de defesa, orientada para a obtenção da autonomia em tecnologias indispensáveis;
- x. estruturar as Forças Armadas em torno de capacidades, dotando-as de pessoal e material compatíveis com os planejamentos estratégicos e operacionais; e
- xi. desenvolver o potencial de logística de defesa e de mobilização nacional. (BRASIL, 2012, p.29)

Após a definição dos objetivos nacionais de defesa, é necessário que se verifique quais são as principais ameaças a esses objetivos, de forma a se levantar as vulnerabilidades estratégicas ao Brasil. É das ameaças não estatais, sobretudo às relacionadas à segurança marítima, que serão tratadas na próxima seção.

### **1.6. Ameaças à segurança marítima**

No Brasil, grande parte dos discursos oficiais, nos últimos quinze anos, sobre as questões sul-atlânticas apresentam a pirataria marítima e o roubo armado, a pesca ilegal, o tráfico de armas e drogas, até mesmo o terrorismo como as principais ameaças não estatais à segurança marítima na ZEE brasileira (AMORIM, 2016, *passim*). Ademais, no Brasil, as áreas estratégicas mais expostas à agressão de uma potência global estão no litoral atlântico.

Incluiria também, nesta relação, sobretudo após as últimas Conferências das Partes da Convenção-Quadro da Organização das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, a questão da poluição marinha e da preservação do meio ambiente marinho, especialmente do meio ambiente costeiro, os quais impõem, ano após ano, grandes desafios à sociedade internacional, e pode ser entendida como segurança ambiental.

Antes, contudo, de discutir a segurança marítima, há o imperativo de se definir o conceito de segurança. Sobre esse conceito, diversos autores das áreas de Ciência Política e das Relações internacionais admitem que não exista um consenso quanto ao seu significado (WILLIAMS, 2008, p.1).

De uma forma geral, como abstração teórica, a maioria dos estudiosos das Relações Internacionais trabalha com uma definição de segurança que passa pela ideia básica de a segurança ser a suspensão da ameaça a um determinado valor apreciado.

Como não é o propósito desse trabalho aprofundar o debate sobre as diversas definições de segurança propostas pelas variadas correntes teóricas das relações internacionais, usar-se-á a conceituação de segurança advinda da Política Nacional de Defesa (PND), qual seja:

Segurança é a condição que permite ao País preservar sua soberania e integridade territorial, promover seus interesses nacionais, livre de pressões e ameaças e garantir aos cidadãos o exercício de seus direitos e deveres constitucionais (BRASIL, 2012, p.15).

Diferindo-o do conceito de Defesa Nacional, extraído, igualmente, da PND, que é definido por:

Defesa Nacional é o conjunto de medidas e ações do Estado, com ênfase no campo militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas. (BRASIL, 2012, p.15)

Já em relação ao conceito de segurança marítima, este também não é consensual, incorporando diversos significados, sendo, portanto, complexo e polissêmico (BEIRÃO, 2014, p.135). Essa visão é também compartilhada por Burger (2015, p. 163):

A segurança marítima é uma palavra-chave. Não tem um significado definido. Atinge o seu significado por atores que relacionam o conceito com os outros, por tentar preenchê-lo com diferentes problemas e agindo em seu nome. Se os atores concordarem com o valor da segurança marítima em termos gerais, o significado prático variará sempre entre os atores, o tempo e o espaço. Esforçar-se por uma definição universalmente aceitável de segurança marítima é daí uma busca improdutiva. (tradução livre)<sup>18</sup>

O atual instrumento do Direito Internacional que foi criado para o ordenamento jurídico dos espaços oceânicos, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), firmada em Montego Bay, Jamaica, em 1982, constitui um dos principais arcabouços políticos e jurídicos para regulamentar o uso dos oceanos, não define o conceito de segurança marítima.

Na CNUDM, em sua versão oficial em língua inglesa, a palavra *security* pode significar desde segurança, no sentido *lato sensu*, *security*, no sentido de proteção ou defesa; *safety*, quando possuir o sentido de salvaguarda, de segurança da navegação e da proteção do meio ambiente; ou ainda se apresentar de forma ambígua (BEIRÃO 2014).

Ademais, continuaremos a presente abordagem apresentando as principais ameaças à segurança marítima, atualmente, como a poluição ambiental, a pirataria marítima e o roubo armado, a pesca ilegal e o terrorismo (MUKHERJEE; MEJIA JR.; GAUCI, 2002).

---

<sup>18</sup> Do original: *Maritime security is a buzzword. It has no definite meaning. It achieves its meaning by actors relating the concept to others, by attempts to fill it with different issues and by acting in the name of it. If actors agree on the value of maritime security in general terms, its practical meaning will always vary across actors, time and space. Striving for a universally acceptable definition of maritime security is hence an unproductive quest.*

Quanto ao narcotráfico este trabalho optou por não abordá-lo por concordar com ex-Ministro da Defesa (2011-2015), embaixador Celso Amorim, de que “o Brasil não pode associar-se a propostas de fazer com que a destinação primária das Forças Armadas volte-se para o combate ao narcotráfico (...) funções não típicas do estamento militar”. (AMORIM, 2016, p.113), sem deixar de reconhecer, todavia, a gravidade dessa temática.

### **1.6.1. Poluição Ambiental**

Desde a década de 1970, os debates ambientais e as preocupações com a influência e o impacto das ações antrópicas sobre o meio ambiente, e seus reflexos para a sociedade humana, começaram a surgir ao redor do mundo.

Os marcos iniciais desse processo foram a criação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), e a Conferência de Estocolmo, ambos em 1972 (RIBEIRO, 2005, p.73).

Passados pouco mais de quarenta anos dessas iniciativas, a temática ambiental apresenta-se cada vez mais relevante. A CNUDM também incorporou a agenda ambiental. A parte XII da Convenção trata da proteção e preservação (conservação) do meio marinho, em termos de cooperação; assistência técnica; controle sistemático e avaliação ecológica; regras internacionais e legislação nacional, para prevenir, reduzir e controlar a população no meio marinho; execução de normas; garantias; e responsabilidade (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2014). Sobre a poluição marinha, esta pode ser definida como:

É a introdução antrópica, direta ou indireta, de substâncias ou energia no meio marinho e nos estuários, sempre que provoquem ou possam vir a provocar efeitos nocivos. Entre esses efeitos, destacam-se: os danos aos recursos vivos, à vida marinha e à saúde humana; os entraves às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar; as alterações da boa qualidade da água do mar, no que se refere à utilização e à deterioração dos locais de recreio. Portanto, poluição tem um conceito mais amplo do que contaminação do ambiente aquático, que é a alteração de sua qualidade, causada diretamente pela adição de uma determinada substância, provocando mudanças em sua composição normal, bem como na estrutura e no funcionamento das comunidades que nele vivem (CEMBRA, 2012, p.27).

Nesse sentido, a poluição marinha e a preservação do meio ambiente marinho constituem, atualmente, um dos grandes desafios para os Estados costeiros de todo o mundo. De variadas causas, a poluição marinha, por exemplo, pode ser provocada pelo

derramamento de óleo de embarcações; em decorrência da limpeza dos tanques de combustível e de lastro dos navios; lixo industrial jogado no mar; esgotos sem tratamento despejados pelas cidades litorâneas; vazamentos de petróleo provocado pela exploração de poços de petróleo em alto mar; dejetos químicos oriundos de refinarias e instalações petroquímicas instaladas junto ao litoral, dentre outras ações humanas.

A devastação ambiental causado por acidentes no ambiente marinho, bem como nas costas das regiões afetadas, as perdas econômicas advindas da interdição da navegação, associadas ao elevado custo para a recuperação do ecossistema e limpeza do local impactado pela poluição são, em geral, as consequências após a ocorrência da poluição marinha, sobretudo aquelas de maior magnitude (BARRIENTOS-PARRA & SILVA, 2017, p.137).

A presença efetiva do Estado brasileiro, através da utilização militar, ainda que parcial, das ilhas oceânicas brasileiras ajudará, em larga medida à preservação do meio ambiente, ao mesmo tempo em que atende, de forma unívoca, aos objetivos nacionais de defesa estabelecidos na END.

Ressalta-se que o desafio ambiental também se apresenta no caso específico da construção de uma infraestrutura militar nas ilhas oceânicas brasileiras. Essas estruturas não podem ser concomitantemente, a solução de um problema estratégico para a defesa proativa da ZEE e a gênese de um problema ambiental, causado pelo próprio Estado costeiro, o Brasil, que tem por atribuição, a preservação do meio ambiente marinho e costeiro de suas AJB.

A geoestratégia de ocupação deve ter em mente os impactos ambientais à fauna e flora locais pois:

a possibilidade de projetar e construir em locais como (...) a Ilha de Trindade, os Arquipélagos de Fernando de Noronha (...) é, antes de tudo, um desafio. Interferir nesses locais cuja exuberância do ambiente natural é um dos condicionantes de projeto, associado às dificuldades logísticas para a operacionalização e posterior uso das edificações requer, necessariamente, um esforço de equipe e uma coordenação que mantenha como elemento norteador o caráter global da problemática (ALVAREZ, 2003).

Contudo, através de um Estudo de Impacto Ambiental (EIA), a ser elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA), através do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) será possível a produção de um estudo que atenda a todos os requisitos militares para essas áreas e que minimizem os impactos ambientais.

### 1.6.2. Pesca Ilegal

A pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (Do inglês, *Illegal, unreported and unregulated fishing*) pode ser caracterizada com uma das ameaças ao Brasil, em sua Zona Econômica Exclusiva. No país, a pesca de alto mar ocorre principalmente nos limites da ZEE e no alto mar contíguo. (CEMBRA, 2012, p. 146).

Em linhas gerais, o problema da pesca ilegal perpassa o da questão da preservação do meio ambiente marinho. Ela se dá por diversos motivos, dos quais ressalta-se a sobreexploração de determinadas espécies, em decorrência da não obediência do período de defeso, da pesca em índices acima da capacidade de recuperação do ecossistema, da pesca não autorizada ou praticada em zonas não permitidas, ou ainda pela utilização de equipamentos e técnicas de alto impacto à biota marinha.

O investimento em tecnologia e na qualificação dos profissionais ligados à indústria pesqueira, bem como uma maior presença da Marinha do Brasil, por meio de ações e inspeções de patrulha naval, sobretudo na orla exterior da ZEE do Brasil, contribuiria, sobremaneira, para o combate a essa atividade predatória e, por vezes, ilícita.

Dispor, portanto, de pontos avançados nas ilhas oceânicas brasileiras, sobretudo no Nordeste Brasileiro, um ganho considerável de tempo nas ações de patrulha costeira na Amazônia Azul, reconhecida como uma área de grande potencial pesqueiro e de outros recursos naturais (BRASIL, 2012, p.24).

### 1.6.3. Pirataria e roubo armado

A CNUDM define, em seu artigo 101 a pirataria como sendo:

- 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;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b) (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2014).



Caninas (2009) afirma, então, que de acordo com a definição da CNUDM, para tipificar os atos de pirataria há necessidade que os crimes tenham três critérios: objeto, localização geográfica e finalidade. O objeto do ato deve ser um navio, aeronave ou passageiros/tripulantes destes veículos. O critério geográfico, por sua vez, estipula que o crime tem que ser perpetrado em alto mar ou em lugar onde não haja a jurisdição de um Estado. Logo, deixariam de ser considerados todos os atos cometidos nas águas interiores, mar territorial e ZEE. Já o roubo armado (*armed robbery*), é definido pela Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization*) como:

Qualquer ato ilegal cometido com violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça, que não seja classificado como pirataria, dirigido contra embarcação ou pessoas ou propriedade a bordo desta embarcação na área de jurisdição de um Estado<sup>19</sup> (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2009, tradução livre).

Figura 6 - Imagem do Relatório de Pirataria do International Maritime Bureau, referente ao ano de 2017



Fonte: (INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, 2018) <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/maritime-piracy-armed-robbery-reaches-22-year-low-says-imb-report/>

Em uma distinção simplificada, mas que atende à proposta desta dissertação, pirataria seriam os atos ilícitos, de acordo com a definição apresentada acima, cometidos em águas internacionais, ao passo que os atos ilícitos em águas jurisdicionais de algum Estado seriam enquadrados como roubo armado.

<sup>19</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.

Como se verifica pela análise da Figura 6, representação gráfica do Relatório de Pirataria do ICC *International Maritime Bureau*, para o ano de 2017, não houve nenhum caso de pirataria nas AJB. Entretanto, constata-se que o Golfo da Guiné, uma das áreas críticas do Atlântico Sul, nosso entorno estratégico e, por conseguinte, alvo da preocupação brasileira (PAIVA, 2015, p. 223), tem concentrado uma significativa quantidade de casos classificados como de pirataria, sendo esta questão possível de ser transbordada para a nossa Amazônia Azul (ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, 2018).

#### 1.6.4. Terrorismo

Por fim, como uma das principais ameaças elencadas pela literatura atual está o terrorismo. A sociedade internacional ainda não possui uma definição consensual do que é terrorismo.

Na falta de consenso internacional, o que se procura conceituar são os atos terroristas, pela identificação de determinadas características, que permitam então, aos Estados nacionais, os quais possuem a autoridade para afirmar se determinado ato é ou não um ato terrorista. Gray (2007, p.256) apresenta algumas características do ato terrorista. É um ato de violência exemplar, público, político, com o objetivo de induzir medo entre o público em geral, podendo ser direcionado contra civis ou agentes do Estado.

Trazendo esses atos violentos para o mar, Halberstam (1988, p. 270), afirma que a *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention)* foi um passo importante no desenvolvimento do Direito Internacional contra o terrorismo, especificamente o marítimo.

A Convenção SUA (BRASIL, 2007), a semelhança do costume internacional, não conceitua terrorismo marítimo, mas sim os atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima, em seu artigo 3º, normatizando que qualquer pessoa comete delito se, ilícita e intencionalmente:

- (a) sequestrar ou exercer controle sobre um navio, pela força ou ameaça de força ou por qualquer outra forma de intimidação; ou
- (b) praticar ato de violência contra pessoa a bordo de um navio, se esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou
- (c) destruir um navio ou causar dano a um navio ou à sua carga e esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou

(d) colocar ou mandar colocar em um navio, por qualquer meio, dispositivo ou substância capaz de destruí-lo ou causar dano a esse navio ou à sua carga, e esse ato puser em perigo ou for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou

(e) destruir ou danificar seriamente instalações de navegação marítima ou interferir seriamente em seu funcionamento, se qualquer desses atos for capaz de pôr em perigo a navegação segura do navio; ou

(f) fornecer informações que sabe serem falsas, dessa forma pondo em perigo a navegação segura de um navio; ou

(g) ferir ou matar qualquer pessoa, em conexão com a prática ou tentativa de prática de qualquer dos delitos previstos nas letras (a) a (f).

Ademais, continua a Convenção *SUA*,

2. Qualquer pessoa também comete delito se: (a) tentar cometer qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1; ou (b) ajudar na prática de qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1, cometido por qualquer pessoa, ou for, de outra forma, cúmplice de pessoa que cometa tal delito; ou (c) ameaçar, com ou sem condição, conforme disposto na lei nacional, com o objetivo de compelir pessoa física ou jurídica a praticar ou deixar de praticar qualquer ato, cometer qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1, letras (b), (c) e (e), se essa ameaça for capaz de pôr em perigo a navegação segura do navio em questão. (BRASIL, 2007)

Simioni (2011, p.180) destaca que ao se transpor os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 ao World Trade Center, em Nova York, que se utilizou de aeronaves civis como armas, para o mar, as seguintes possibilidades de ameaças que o setor marítimo poderiam ser enfrentadas, em um futuro próximo:

- (1) Navios, portos e plataformas como alvos econômicos;
- (2) Navios sendo empregados como armas;
- (3) Navios como transporte de pessoas, cargas perigosas e armas de destruição em massa;
- (4) Sequestro de navios ou de membros da tripulação para fins diversos; e
- (5) Navios militares como alvos compensadores (ícones / alta repercussão na mídia).

Não seria, pois, surpreendente ou improvável, que organizações terroristas em algum momento, atuem no mar, em busca de atos com maior visibilidade midiática. Para tanto, se valeriam de ataques aos navios e embarcações das LCM do Brasil.

## **1.7. Vulnerabilidades Estratégicas do Brasil**

Atualmente, no sistema internacional, existe a tendência de um crescente processo de territorialização dos espaços oceânicos (OXMAN, 2006), advindas da expansão das fronteiras marítimas dos Estados costeiros, posto que a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), da ONU recebeu 80 submissões, nos termos do artigo 76, parágrafo 8º da CNUDM, entre 2001 até o fim de 2018.

Ainda que a Convenção garanta ao Estado costeiro, em sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE) apenas “(...) direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo (...)” (ONU, 2014, art. 56, inciso 1º, alínea a).

O acréscimo de novas áreas à ZEE e a Plataforma Continental proporciona uma nova dimensão de poder para os Estados perante seus pares, multiplicando em até 32 vezes seu território terrestre, conforme demonstrado por Amorim (2014, p.204).

No contexto das fronteiras marítimas brasileiras, escreve Paiva (2015, p. 188):

Ao contrário das fronteiras físicas terrestres, as marítimas estão em processo de definição, pois ainda se busca o reconhecimento internacional da projeção de nossa plataforma continental - prolongamento submerso da crosta territorial de um país marítimo - até 350 milhas da costa do Brasil. Em 2004, a CNUDM recebeu o pedido para esse reconhecimento e constituiu uma comissão de peritos para avaliar o pleito. Em 2006, o colegiado deu parecer favorável ao reconhecimento de 75% da proposta brasileira, mas o país pretende recorrer àquela comissão, a fim de ver reconhecida a proposta inicial em sua totalidade<sup>20</sup>.

Portanto, não se pode desconsiderar a alta probabilidade, em um futuro próximo, de o Brasil enfrentar ameaças dos mais variados graus de intensidade, posto a elevada importância geoestratégica, relacionada à abundância de recursos naturais, minerais e energéticos, em seu território emerso, de dimensões continentais, mas especialmente àqueles recursos localizados em seu território imerso, seu Mar Territorial (MT) e ZEE expandida, ameaças essas as quais se concentrariam, principalmente, na orla exterior de sua fronteira marítima, pois:

A principal preocupação de segurança dos Estados tem historicamente sido defender fronteiras e preservar a soberania, bem como expandir seu poder sobre áreas adjacentes. A definição de fronteiras marítimas faz parte do processo de formação do estado, vinculando diretamente os interesses da soberania do Estado e do uso do oceano. (...). Os interesses de segurança nos oceanos também são desenvolvidos como resposta ao vínculo entre as atividades marítimas e aquelas em terra, que muitas vezes tem um impacto na segurança territorial (SOUSA, 2014, p.6) (tradução livre).<sup>21</sup>

<sup>20</sup> De 8 a 10 de agosto de 2017, uma Delegação brasileira se reuniu com a CLPC da ONU, a fim de defender os argumentos técnicos, visando à definição da PC além das 200 MN na Região Sul, que fora reencaminhada em 2015 ou seja, determinar a área marítima na qual o Brasil exercerá direitos de soberania para a exploração e o aproveitamento dos recursos naturais do leito e subsolo marinhos. As outras Submissões Revistas são as das Regiões Equatorial e Oriental/Meridional.

<sup>21</sup>Do original: “States’ primary security concern has historically been defending borders and preserving sovereignty, as well as expanding its power over adjacent areas. The definition of maritime borders is part of the process of state formation, directly linking the interests of state sovereignty and ocean use. (...)”

Em um contexto presente de ameaças difusas, agravado pela lógica da anarquia do sistema internacional, é indispensável que se identifiquem novos parâmetros que possam orientar o preparo e o desenvolvimento do poder militar da nação (VIDIGAL, 2004), para alcançar seus interesses nacionais, não sem antes identificar os percalços existentes nessa trajetória. Por conseguinte, a identificação de vulnerabilidades do país é um passo importante para a trajetória de um Estado em busca de seus interesses nacionais.

O Atlântico Sul é uma região fulcral para o Brasil. Tendo a perspectiva da vulnerabilidade e da falta de um sistema defensivo para a proteção dos recursos marinhos, sobretudo os petrolíferos, disserta Paiva (2015, p.194):

O Atlântico vem ganhando mais importância com a ascensão do Brasil e da África no contexto da globalização, particularmente, após as descobertas de reservas petrolíferas gigantescas. Em torno de 90% do petróleo brasileiro vem de cerca de 130 plataformas petrolíferas existentes dentro dos limites marítimos nacionais, sendo a maior parte concentrada no litoral da região Sudeste. Eis aí uma dependência transformada em vulnerabilidade por não dispor o país de um sistema de defesa efetivo que proporcione segurança à bacia petrolífera, diante de eventual ameaça de uma potência naval.

Na Planície Abissal, conhecida internacionalmente como a Área, não existe soberania, sendo um dos espaços comuns do planeta. É rica em petróleo, gás, ouro, diamante e urânio, bem como pelos seus nódulos e sulfetos polimetálicos e crostas cobaltíferas, fontes de minerais estratégicos como o cobre, manganês, níquel, cobalto e óxidos de ferro.

Nesse sentido Faria (2011) elenca quatro vulnerabilidades estratégicas brasileiras no Atlântico Sul, quais sejam: (1) a concentração da produção de petróleo no mar sem um sistema de defesa eficaz, embora a Marinha do Brasil já tenha proposto o Sistema de Defesa da Amazônia Azul; (2) a concentração de grandes cidades e do sistema produtivo e energético próximos ao litoral, os quais podem ser ameaçados por armamentos lançados do mar; (3) o comércio exterior dependente, quase que totalmente, de linhas de comunicações marítimas extensas, cujo controle e cuja defesa são complexos hoje em dia – hoje, os navios são de propriedade de armadores de vários países, e a tripulação desses navios é de várias nacionalidades, com a carga passando por vários portos; e (4) a existência de ilhas oceânicas brasileiras sem um sistema de defesa preestabelecido.

Continua o autor afirmando a importância estratégica de afastar as ameaças do território nacional, tendo em vista que:

---

*Security interests in the oceans are also developed as a response to the link between maritime activities and those on land, which often have an impact on territorial security”.*

A nossa concepção estratégica em termos macro é: se o Brasil um dia se envolver em uma guerra, devemos levar o conflito o mais longe possível do território nacional, pois não adianta fazer a defesa próximo da costa. E, para isso, precisamos de um poder naval adequado. Mesmo que não tenhamos o apoio da aviação de caça, da Força Aérea, devemos levar as ações navais para área bem distante do território nacional. (FARIA, 2011, p. 93)

Para tanto, é primordial que a distribuição das Forças Armadas no território nacional, aí incluídas as ilhas oceânicas, as quais ainda não estão completamente ajustadas, atendam às necessidades estratégicas, a fim de se realizar a dissuasão adequada. Ressalta-se que a possibilidade de dissuadir não implica ter o mesmo poder militar das ameaças (PAIVA, 2015, p. 224). Ainda na temática da dissuasão, o autor precedente continua, afirmando que, no entorno estratégico brasileiro:

Salvo melhor juízo da parte de pesquisadores especializados em poder naval e aéreo, se a Força Aérea e a Marinha do Brasil se aproximassem de 60% a 70% do poder das francesas ou das britânicas e o Exército tivesse um total de brigadas operacionais próximo ao dos Exércitos daquelas potências, o país teria capacidade de dissuasão extrarregional e de projeção de poder, inclusive para compor forças expedicionárias (PAIVA, 2015, p. 225).

Igualmente, Reis (2011) assevera que o Brasil deve possuir capacidades de defender-se afastado da costa, antecipando-se às ameaças, aproveitando-se, inclusive, das facilidades proporcionadas pela tecnologia:

Essa área estratégica apontada (Amazônia Azul) precisa ser ampliada. Ninguém faz defesa somente dentro da própria área territorial. É preciso pensar sempre em se defender longe do litoral, a fim de não atrair a ameaça para dentro do próprio território. (...). Busca-se obter um tempo de resposta em níveis adequados, ainda mais hoje, quando os meios ofertados pelo desenvolvimento tecnológico encurtam distâncias e os períodos temporais ao processo de tomada de decisão (REIS, 2011, p. 69).

Penna Filho (2015, p.182) resgata a relevância do poder militar para a defesa das fronteiras marítimas, alertando que:

O Brasil não pode contar apenas com os esquemas político-diplomáticos para garantir a defesa da sua soberania sobre as fronteiras marítimas, como a ZOPACAS (Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul), ou mesmo outros fóruns multilaterais. Nesse sentido, é imperativo que o Estado brasileiro envide esforços para, no caso do Atlântico Sul, modernizar a Marinha de Guerra e dar-lhe condições dissuasórias efetivas, principalmente dando-lhe condições de modernização e reaparelhamento de suas belonaves e submarinos e, inclusive, redefinindo prioridades como a implementação da Segunda Esquadra, que deverá ser sediada no Estado do Maranhão e terá uma função dupla, haja vista que irá propiciar melhores condições de defesa das duas 'Amazônias' brasileiras".

Dado o exposto, afirma-se a crescente relevância da utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras, de forma a contribuir com a questão da defesa e segurança marítima do Atlântico Sul contíguo ao Brasil, com o objetivo de dotar o Estado brasileiro de pontos avançados para a defesa de seu território continental, bem como dos limites exteriores da Amazônia Azul. Adicionalmente, Till (2013, p. 204) recomenda o efetivo controle da área marítima contígua como a melhor defesa contra ações de projeção de poder sobre terra, como a que precede uma invasão do território, tanto pela dissuasão que produz, como por sua ação propriamente dita.

Paiva (2015, p. 214) é explícito ao afirmar que as rotas de navegação, incluindo as ilhas oceânicas, são áreas sensíveis do Brasil. A ameaça dar-se-ia, em caso de conflito, pela ocupação para uso militar, das ilhas oceânicas, por uma esquadra inimiga, a fim de infligir o maior dano possível ao comércio marítimo brasileiro. As rotas de navegação brasileiras respondem por 95% do comércio brasileiro, e sua interrupção ou bloqueio levaria à economia brasileira ao colapso.

Além disso, Paiva também elenca o Saliente Nordeste, com Fernando de Noronha, e sua extensão à Baía de São Salvador, como outra área sensível. Como ameaça, o uso da região como base militar pela OTAN ou EUA, em caso de conflito no Atlântico ou na África, ou como um objetivo militar de potência em conflito com o Brasil no Atlântico. Essa ameaça se justificaria pelo propósito de controle do gargalo entre África e América do Sul (antecedente histórico da Segunda Guerra Mundial).

Lista, ainda como sensíveis, os espaços comuns oceânicos onde não há soberania, ou seja, além das águas de jurisdição nacional (Zona Econômica Exclusiva). A principal ameaça está na “concorrência de potências rivais com alta tecnologia pela autorização de pesquisa e exploração desses espaços”. A justificativa da ameaça residiria no fato de a presença de empresas que explorariam esses espaços serem respaldadas pelo poder militar de seus Estados nacionais, quando o retorno se tornar vital para a existência dessas empresas (PAIVA, 2015, p. 215).

Seria importante então, que o país tenha uma geoestratégia de utilização militar dos pontos mais externos da ZEE brasileira, quais sejam as ilhas oceânicas brasileiras (IOB) de Fernando de Noronha (26 km<sup>2</sup>), Trindade e Martim Vaz (10,4 km<sup>2</sup>) e do Arquipélago de São Pedro e São Paulo<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup>Cabe aqui uma ressalva quanto a não inclusão do Arquipélago de São Pedro e São Paulo na pesquisa. Este é um grupo de rochedos situados a 330 milhas náuticas (MN) ao nordeste de Fernando de Noronha. Está a 710 MN da costa, estando ali instalada uma estação científica guarnecida por brasileiros, não sendo

As ilhas de Fernando de Noronha e Trindade e Martim Vaz são, segundo Penha (2012, p.118), trampolins para operações nos segmentos central e meridional do Atlântico e dão segurança para o tráfego de cabotagem e das linhas de comunicação marítima por onde circulam 90% do comércio exterior brasileiro, e que atualmente, encontram-se menos privilegiadas pelo Estado Brasileiro, em sua política de defesa para o Atlântico Sul.

Ressalta-se, ainda, que tal geoestratégia encontra ressonância e amparo na END (BRASIL, 2012). Visando assegurar as condições de negar o uso do mar ao inimigo, controlar áreas marítimas e projetar poder, na área marítima de importância político-estratégica, econômica e militar do Brasil, o Atlântico Sul, a END afirma que essas tarefas devem ter por foco, sem hierarquização de objetivos<sup>23</sup> e de acordo com as circunstâncias, o seguinte: a defesa proativa de plataformas petrolíferas; das instalações navais e portuárias; e dos **arquipélagos e ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras** e prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio. (BRASIL, 2012, p. 69, grifo nosso).

Sobre o entorno estratégico brasileiro e as áreas sensíveis do Brasil, as ilhas oceânicas; o Saliente Nordestino, com Fernando de Noronha; e os espaços comuns oceânicos onde não há soberania, além das águas de jurisdição nacional, afirma Paiva (2015, p. 229):

A prioridade conferida ao entorno por nossa política externa foi uma correta decisão do país. A área compreendida pela região, que extrapola em muito a América do Sul, é de extrema relevância em termos geopolíticos e geoestratégicos, pois implica desafios, ameaças e oportunidades que impactam direta ou indiretamente o Brasil, inclusive no tocante à defesa e projeção de poder. Porém, a extensão da região, comparada às possibilidades nacionais, impede a elaboração e condução de um grande número de iniciativas simultâneas em todo o entorno, ao contrário das potências competidoras que se projetam na região. As áreas sensíveis, apontadas como sendo mais relacionadas com a defesa da pátria devem capitalizar a atenção do setor nacional de defesa e da liderança política, pois nelas estão praticamente todos os interesses vitais da nação. (PAIVA, 2015, p. 229)

---

possível, devido à sua diminuta área, a instalação de qualquer tipo de apoio às forças militares. Aqui o importante não é o valor militar, mas o estratégico e econômico (FARIA 2011, p. 92). Manter o arquipélago habitável proporciona ao Brasil uma ZEE de 200 MN em seu redor.

<sup>23</sup> Esses objetivos permanecem na minuta da END (BRASIL, 2016, p. 26) para o período 2017/2020, enviada pelo MD para apreciação do Congresso Nacional em 2016. Na minuta da END, os objetivos se apresentam com a seguinte redação: as capacidades para controlar áreas marítimas, negar o uso do mar e projetar o Poder Naval terão por foco incrementar a segurança e a habilitação para defender as plataformas petrolíferas, as instalações navais e portuárias, os arquipélagos e as ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras e responder prontamente a qualquer ameaça às vias marítimas de comércio.



A defesa de ilhas oceânicas e territórios ultramarinos é parcela da geoestratégia de diversos países (UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND, 2010; 2015); (CHILE, 2018); (REPUBLIC OF SOUTH AFRICA, 2015); (FRANCE, 2008), ao redor do globo, demonstrando que a END comunga da mesma visão estratégica de diversos documentos de Defesa similares de outros Estados.

A defesa proativa das ilhas oceânicas brasileiras, por meio da ocupação, ainda que parcialmente, militar, atenderia aos seguintes interesses brasileiros:

(1) aumento da presença brasileira na ZEE dessas ilhas, com a consequente defesa da exploração e manutenção dos recursos naturais e da segurança das LCM contra ameaças existenciais e potenciais;

(2) redução do tempo de reação militar brasileiro no AS, sobretudo nas áreas de exploração petrolíferas situadas entre Vitória e Santos, e no Saliente Nordeste;

(3) o atendimento ao próprio objetivo de defesa proativa das ilhas oceânicas, previsto na END, contribuindo para a defesa da soberania e da integridade nacional;

(4) servir de estímulo ao desenvolvimento da base industrial de defesa, pela construção e manutenção de bases aeronavais nas ilhas oceânicas ou ainda, de estruturas militares, as quais requerem, para sua consecução, aporte tecnológico e logístico;

(5) como fator de dissuasão e de balanceamento à presença mais assertiva de potências extra regionais, territoriais ou não, no Atlântico Sul;

(6) garantir a exploração sustentável de recursos marinhos;

(7) proteger e preservar o meio-ambiente e o uso do mar, especialmente na ZEE circundante às ilhas;

(8) garantir a obediência aos tratados e obrigações internacionais e às leis nacionais; e

(9) defender o Estado brasileiro das ameaças militares e não-militares.

Dessa forma, por meio desta geoestratégia contribuiríamos, com a consecução de três das quatro tarefas básicas do poder naval brasileiro e com as missões das esquadras preconizadas por Coutau-Bégarie (2006, p. 485) “(1) ação contra as forças; (2) ação contra os interesses; (3) ação contra terra; (4) gestão da dissuasão; (5) manobra de crise; e (6) proteção das zonas econômicas exclusivas e das instalações off-shore”, exercendo um maior controle da área marítima de interesse do Brasil, projetando o poder sobre terra, no caso de o território continental brasileiro for ocupado e ou invadido, e ao fim, promovendo a dissuasão nas águas jurisdicionais brasileiras, garantindo a vontade nacional no mar.

## **CAPÍTULO 2: GEOESTRATÉGIA PARA O ATLÂNTICO SUL: A UTILIZAÇÃO MILITAR DAS ILHAS OCEÂNICAS BRASILEIRAS**

O presente capítulo desta dissertação se propõe a apresentar alguns pontos para uma geoestratégia brasileira para o Atlântico Sul, que passaria pela relevância da utilização militar, ainda que parcial, das ilhas oceânicas brasileiras, concomitantemente à manutenção de iniciativas de cooperação, um traço característico da inserção internacional do Brasil e de seu relacionamento com os demais países no sistema internacional, especialmente os países ribeirinhos sul-atlânticos.

A utilização militar contribuiria para a defesa e segurança da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) do Brasil, e em um segundo momento, da própria defesa do Atlântico Sul geoestratégico brasileiro, em sua totalidade, contra as diversas ameaças à segurança marítima e à soberania, estatais e não estatais.

Essa geoestratégia teria como base institucional multilateral, de forma a não despertar nos demais países limítrofes da bacia sul-atlântica o temor de uma política de expansionismo e militarização do Atlântico Sul, por parte do Brasil, os arranjos da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) e da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), conforme as orientações emanadas da Estratégia Nacional de Defesa.

A Estratégia Nacional de Defesa (END) destaca em sua seção Inserção Internacional, — onde são expostas as diretrizes para a atuação do Ministério da Defesa (MD) em apoio à participação brasileira no cenário internacional — o seguinte: “a consolidação da Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), e o incremento na interação inter-regionais, como a Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP) (...) (BRASIL, 2012, p.36).

O impulsionamento das interações entre os países da bacia do Atlântico Sul alicerçadas na CPLP e ZOPACAS objetiva aprofundar, ainda mais, a confiança mútua entre os países limítrofes do Atlântico Sul, e entre esses e o Brasil. Essa confiança tem de se lastrear na compreensão comunal dos países-membros tanto da Zona, quanto da Comunidade, de que os desafios que se apresentam ao Brasil, também se apresentam a esses países sul-americanos, mas, sobretudo aos Estados africanos sul-atlânticos.

Esses desafios se enquadrariam nas dimensões de país em desenvolvimento de todas essas nações do Sul global, e nas dimensões de segurança e defesa, por conta de

ameaças a seus territórios e a seus recursos energéticos e naturais marinhos de seus entornos estratégicos. Afinal de contas:

O aumento das atividades de exploração econômica nos mares e oceanos e sua tendência de crescimento no médio e longo prazos tem despertado a atenção de diplomatas, pesquisadores e estrategistas que passaram a vislumbrar perspectivas de disputas entre nações por recursos marinhos, sejam eles pesqueiros ou minerais (PENNA FILHO, 2015, p.178-179).

Estes desafios, naturalmente, poderão levar a uma cooperação mais intensa entre esses países, reforçando as identidades e interesses comuns no Atlântico Sul, equilibrando-se, também, através desses arranjos multilaterais, a presença extra regional de potências marítimas na região sul-atlântica. Entretanto, ressalta-se que os desafios não podem ser percebidos, e resolvidos, apenas pela ótica da cooperação, pois:

Embora exista um quadro de paz em termos de conflitos entre Estados e a cooperação seja uma realidade, nem a paz e a cooperação existentes são suficientes para diminuir a insegurança imposta por novos desafios, como o aumento da pirataria e da ação de grupos criminosos atuando no mar. No que diz respeito ao Brasil, a sensação de ameaça proveniente da possível atuação no Atlântico Sul de poderosos interesses vindos do Norte, centra-se em aspectos econômicos e está estreitamente vinculada ao incremento das atividades petrolíferas no litoral. (PENNA FILHO, 2015, p.168-169)

Nessa lógica, a geoestratégia proposta neste trabalho é da utilização militar das ilhas oceânicas brasileira, em conjunto com iniciativas de cooperação no âmbito desses arranjos, sobretudo àquelas relacionadas à segurança marítima<sup>24</sup>. Justificadas pelos desafios supramencionados, essa geoestratégia poderia contribuir, em última análise, para efetivamente se contrapor “ativamente e altivamente” (AMORIM, 2011a) à presença de potências extra regionais no Atlântico Sul, pois a associação do crescimento da insegurança marítima com a inaptidão dos Estados de fazer frente às atividades criminosas de toda a ordem no mar, cada vez mais presentes nas zonas marítimas dos países da costa atlântica, especialmente os da africana, compõe-se um quadro favorável para uma possível entrada de atores extra regionais no Atlântico Sul (PENNA FILHO, 2015, p.180).

---

<sup>24</sup> Em geral, os arranjos cooperativos em segurança marítima do Atlântico Sul, além da ZOPACAS, podem ser categorizados da seguinte forma, nas seguintes molduras institucionais, segundo MEDEIROS & MOREIRA, (2017, p.63): na América do Sul (MERCOSUL, Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul, CAMAS); África Ocidental, Organização Marítima para a África Ocidental e Central (*Maritime Organisation for West and Central Africa*, MOWCA), o Centro de Coordenação Inter-Regional, no âmbito da ECCAS, da ECOWAS) e da Comissão do Golfo da Guiné e União Africana (UA)); E ainda pela presença dos atores US-AFRICOM, CPLP e União Europeia.

Em seguida abordar-se-ão as principais ameaça geoestratégicas estatais, a presença territorial de potências extra regionais na região do Atlântico Sul — Reino Unido e França — e por fim, na última seção, haverá uma análise sobre a importância da utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras, baseando-se na concepção estratégica do Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, ex-ministro da Marinha do Brasil, durante o Governo Figueiredo (1979-1985).

## **2.1 Bases Institucionais da Estratégia de Utilização Militar: ZOPACAS e CPLP**

### **2.1.1- Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)**

A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) é uma organização internacional lastreada na vinculação cultural, histórica e linguística existente entre os países lusófonos que a compõem. Os países lusófonos são aqueles em que a língua oficial, ou uma delas, é o português. Atualmente, os seguintes países são Estados-Membros dessa comunidade: Portugal, Brasil, Timor Leste, Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Moçambique e São Tomé e Príncipe. Os seis últimos países, situados no continente africano, são denominados de Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP).

Possuem três objetivos gerais, elencados em seus Estatutos, quais sejam:

- a) a concertação político-diplomática entre os seus membros em matéria de relações internacionais, nomeadamente para o reforço da sua presença nos *fora* internacionais;
- b) A cooperação em todos os domínios, inclusive os da educação, saúde, ciência e tecnologia, defesa, agricultura, administração pública, comunicações, justiça, segurança pública, cultura, desporto e comunicação social;
- c) A materialização de projectos de promoção e difusão da Língua Portuguesa, designadamente através do Instituto Internacional de Língua Portuguesa. (CPLP, 2007)

A origem da organização internacional está na realização da 1ª Cúpula dos Países Lusófonos, onde participaram as seguintes nações: Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal e São Tomé e Príncipe, realizada em São Luís do Maranhão, em 1989, e presidida pelo então Presidente da República Federativa do Brasil, José Sarney, por inspiração do Embaixador brasileiro em Portugal, José Aparecido de Oliveira.

Como circunstâncias para a aproximação entre essas nações, estavam os tradicionais e longínquos laços especiais de amizade entre Brasil e Portugal, aos quais se vincularam as nações lusófonas recém-independentes. A essência da Cúpula estava em robustecer esses laços, por meio da institucionalização de uma comunidade de países lusófonos, centrada no propósito comum de projetar e consolidar, no plano internacional, os vínculos de amizade especiais entre os países de língua portuguesa.

Desta forma, dar-se-ia a essas nações da comunidade uma maior capacidade e autonomia para articular e defender seus valores e interesses nacionais, fundados, sobretudo, na defesa da democracia, na promoção do desenvolvimento e na criação de um ambiente internacional mais equilibrado e pacífico.

Posteriormente, em 1994, ocorreu, em Brasília, o 1º Encontro dos Chanceleres dos Países de Língua Portuguesa, evento precursor da CPLP. Houve, ainda, mais uma reunião em Lisboa, em 1995, onde os países já nominados reafirmaram suas intenções de prosseguir com a constituição da organização o que ocorreria, então, no ano seguinte, em 1996 (AMORIM, 2011a).

Posteriormente, após sua independência, em 2002, o Timor Leste se tornou o oitavo membro. Por fim, a última adesão à Comunidade se deu em 2014, com a entrada da Guiné Equatorial, passando a CPLP a contar com nove Estados-Membros.

À exceção do Timor Leste, de Moçambique, bem como de Portugal — ainda que, este último país, em diversas ocasiões, reforce na comunidade internacional sua identidade geopolítica sul-atlântica sem, contudo sê-lo, geograficamente — os demais membros são lindeiros ao Atlântico Sul, tornando o Oceano Atlântico “o centro de gravidade da CPLP”, nas palavras de Bernardino e Azevedo (2015).

Juntos, os nove Estados da CPLP se encontram em quatro continentes (América do Sul, África, Europa e Ásia), em três oceanos (Atlântico, Índico e Pacífico), possuindo cerca de 260 milhões de pessoas, distribuídas em 10,7 milhões de km<sup>2</sup> de área e cuja superfície marítima de águas jurisdicionais de seus Estados-Membros se estende por 7,6 milhões de km<sup>2</sup>, o que equivale a 2,5% da superfície marítima global.

Sua existência significa uma enormidade de recursos geoestratégicos e geopolíticos, bem como contém inúmeras rotas comerciais marítimas. (INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA - PORTUGAL, 2015, p.8; BERNARDINO, 2011, p.43-47).

Seus Estados-Membros podem ser verificados abaixo, destacados em vermelho. O mapa também apresenta as comunidades econômicas regionais das quais

os países membros da CPLP fazem parte, quais sejam: a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC), Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC), Associação de Nações do Sudoeste Asiático (ASEAN), Mercado Comum da América do Sul (MERCOSUL) e União Europeia, demonstrando, assim, a grande capilaridade da organização internacional, através de seus membros, sobretudo na região do Atlântico Sul, bem como a capacidade que a CPLP dispõe de fortalecer o potencial de negociação de seus Estados-Membros, nos diversos fóruns internacionais.

Figura 7 – Países membros da CPLP e Comunidades Econômicas Regionais



Fonte: União de Exportadores da CPLP, 2018

Contudo, como o objetivo deste capítulo é apresentar o argumento de que uma geoestratégia brasileira de utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras deva ser aliada, concomitantemente, à manutenção de iniciativas de cooperação, esta ação teria de ser acompanhada por uma concertação multilateral institucionalizada (DIAS & BRANCO, 2011).

Dessa maneira, se alcançaria o intuito de sinalizar aos países ribeirinhos do Atlântico as intenções do Brasil, a fim de não caracterizar esse movimento como uma política expansionista — ainda que a gestão das ilhas seja uma decisão soberana brasileira, pois são território nacional.

Entretanto, dado o valor estratégico das ilhas oceânicas, é pouco provável que não haja uma manifestação diplomática, ainda que moderada, dos países do Atlântico Sul.

Tal fato pode ser dirimido, ou mesmo neutralizado, se o Brasil souber articular e instrumentalizar a estrutura da CPLP e, em um segundo momento, da ZOPACAS, tema da próxima seção deste capítulo, em seu proveito, com o intuito de expressar da maneira mais democrática e transparente suas intenções e ações, enfatizando os benefícios comuns advindos de uma postura estratégica brasileira mais assertiva no Atlântico Sul, aos demais Estados-Membros da CPLP.

Evidentemente, que os países-membro da CPLP, e, especialmente, os PALOP, por força da ligação comum e identitária entre estes e o Brasil, ocupam um lugar de destaque na política externa brasileira, sobretudo nas temáticas e interesses nacionais relacionados às questões da bacia sul-atlântica, pois:

Outra questão sobre a qual é preciso refletir é como estruturar as nossas relações com os países africanos. Nós (o Brasil) temos vários mecanismos de articulação. Um deles, talvez o mais antigo e que funciona com várias comissões, é a CPLP, que cobre os países de língua portuguesa. É um mecanismo muito importante, que ajuda muitíssimo e tem grande penetração na sociedade civil (AMORIM, 2011a, p. 485).

Dentro desse contexto, a defesa nacional aparece como um dos assuntos relevantes, sendo uma das orientações da Estratégia Nacional de Defesa do Brasil, o incremento do apoio à participação brasileira no cenário internacional, nos foros inter-regionais, como a CPLP, por meio da atuação do Ministério da Defesa e demais ministérios, (BRASIL, 2012, p. 138).

Para tanto, dentro da estrutura ora existente na CPLP, o Brasil poderá se utilizar da Estratégia para os Oceanos da CPLP, aprovada por ocasião da I Reunião dos Ministros do Mar, ocorrida em 21 de março de 2010, em Oeiras, Portugal.

A Estratégia da CPLP para os Oceanos é o documento setorial da CPLP que contém uma perspectiva global para os Estados-Membros, com o propósito de promover o desenvolvimento sustentável dos espaços oceânicos sob a jurisdição dos países membros, onde, inclusive, se enfatiza o papel da cooperação internacional, uma das pedras de toque da CPLP (CPLP, 2009).

Lourenço (2011, p. 31) assevera que, para a formulação, desenvolvimento e implantação das linhas de ação de uma política marítima é imprescindível que uma visão integrada da problemática seja desenvolvida, e que esta não seja apenas um

aglomerado de perspectivas setoriais e, que esta política deverá responder a quatro questões fundamentais: saber o que se quer; querer fazer o que se propõe; poder fazer o que se propõe, e saber fazer. Nesse contexto, a Estratégia para os Oceanos da CPLP:

(...) constitui um instrumento indispensável na definição das políticas e das estratégias para os oceanos, surgindo como um processo natural e necessário de assunção e consolidação de objetivos comuns e considerados da maior importância para o desenvolvimento de cada Estado membro e da organização (BERNARDINO, 2011, p.48).

Nesse sentido, o espírito da Estratégia dos Oceanos da CPLP se coaduna com os objetivos da CPLP, quais sejam: a concertação político-diplomática entre Estados membros, especialmente no que tange ao reforço da sua presença no cenário internacional, e a cooperação em vários domínios. A Estratégia para os Oceanos também é alicerçada pelo princípio da igualdade soberana dos Estados-Membros, pelo respeito à integridade territorial, pela promoção do desenvolvimento e da cooperação, conforme já citado. (CPLP, 2009)

Para implantação, acompanhamento e coordenação das diversas iniciativas e ações decorrentes da Estratégia para os Oceanos, os Estados membros da CPLP tem se reunido frequentemente, por meio de diversas reuniões entre Chefes de Estado, de Governo e Ministeriais, ressaltando-se, para implantação da Estratégia, os encontros entre os Ministros da CPLP responsáveis pelos Assuntos do Mar. Essas reuniões específicas são o mecanismo de governança entre os Estados-Membros para os Oceanos, como preconizado na Estratégia, em seu terceiro capítulo.

A I Reunião dos Ministros dos Assuntos do Mar da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), conforme já apresentado, realizou-se a 21 de março de 2010, em Oeiras, Portugal. A II Reunião realizou-se em Lisboa, no dia 6 de junho de 2015, no âmbito da Semana Azul. E a III Reunião Ordinária de Ministros dos Assuntos do Mar da CPLP aconteceu em 18 de maio de 2016, em Díli, no Timor-Leste.

Por ocasião da III Reunião, os Estados-Membros reconheceram através da Declaração de Dili (CPLP, 2016), a transversalidade dos assuntos do mar, isto é, a necessidade de se incluírem diversos campos de conhecimento e áreas temáticas na gestão do mar. Desta forma, ao se promover a coordenação e o diálogo nas diversas áreas ligadas ao mar — defesa, meio-ambiente, economia, segurança alimentar, pesca, portos e transportes marítimos, turismo, ciência, cultura e educação — os países membros reconhecem a importância de uma abordagem multidimensional para um desenvolvimento sustentável dos oceanos.



Igualmente multidimensional é a segurança marítima conforme demonstrado por Bueger (2014) e, atualmente, têm sido cada vez mais explícita a relação entre segurança e desenvolvimento, pois “sem segurança não nasce nem sobrevive tecido econômico e social que garanta o desenvolvimento” (LOURENÇO, 2011, p.32).

Retomando a análise da Estratégia, é importante que se faça uma abordagem de seus principais pontos, nomeadamente suas partes relacionadas (1) à cooperação, (2) segurança marítima, (3) desenvolvimento e (4) projeção internacional da CPLP.

Inicialmente, a Estratégia reconhece a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) como a atual estrutura jurídica, no direito internacional, que regula as atividades nos oceanos e mares. Ademais, também reconhece a temática da preservação ambiental e sua ligação com os oceanos, ressaltando que tanto a questão do meio ambiente, quanto a CNUDM evidenciaram os assuntos pertinentes ao mar.

Os pilares da Estratégia da CPLP para os Oceanos são os mesmos do desenvolvimento sustentável: o ambiental, o social e o econômico. (CPLP, 2009, p.3). Por desenvolvimento sustentável entende-se a “forma de satisfazer as necessidades das gerações atuais, sem prejudicar os recursos naturais de tal forma que as gerações futuras fiquem impedidas de satisfazê-las” (BERNARDINO, 2011, p.58).

Continua a Estratégia afirmando que, em decorrência de os países da Comunidade se espriarem por diversos oceanos, associados à visão comum alicerçada na lusofonia existentes entre eles, poderá se construir então oportunidades de cooperação internacional entre os Estados-Membros, sobretudo naqueles domínios elementares para o desenvolvimento sustentável dos assuntos do mar, posto ser a CPLP “uma verdadeira comunidade marítima” (BERNARDINO, 2011).

A Estratégia sublinha que a mesma é baseada nas políticas nacionais dos países-membros e é amalgamada pelo idioma comum que os vincula, apesar da heterogeneidade social, econômica e geográfica entre seus membros (CPLP, 2009, p. 3).

Em seu segundo capítulo, a Estratégia delinea as áreas de potencial cooperação, enumerando seus objetivos gerais:

- 1) promover os princípios estabelecidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar;
- 2) contribuir para uma melhor gestão e desenvolvimento sustentável dos oceanos, através da aplicação da abordagem multisetorial (incluindo as abordagens de defesa, ambiental, científica, tecnológica, social e econômica) e da cooperação internacional;
- 3) promover a constituição de áreas marinhas protegidas nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nos Estados membros da CPLP;

- 4) promover medidas de compreensão e de adaptação à mudança do clima nas regiões costeiras;
- 5) contribuir para o reforço de uma rede de recursos humanos capacitada para desenvolver uma política de oceanos integrada; e
- 6) promover medidas de aproveitamento econômico dos recursos marinhos, incluindo o encorajamento de parcerias empresariais. (CPLP, 2009, p.4)

Apesar de abarcar várias dimensões dos assuntos do mar, se destacam algumas áreas abordadas na Estratégia, quais sejam: o ordenamento do espaço marítimo; a segurança e vigilância marítima; a extensão da plataforma continental, e os fundos marinhos.

Iniciaremos, especificamente, pelo ordenamento do espaço marítimo, o qual a Estratégia para os Oceanos entende ser:

(...) uma ferramenta de governação essencial para permitir a optimização do desenvolvimento de uma economia marítima sustentável e simultaneamente a preservação e melhor gestão do meio marinho, evitando conflitos entre os variados usos dos oceanos. O ordenamento costeiro permite a cooperação entre Estados membros na gestão dos oceanos e das zonas costeiras, bem como no desenvolvimento de atividades marítimas através da partilha de conhecimentos e do aproveitamento de experiências nacionais, na elaboração de planos de ordenamento. (CPLP, 2009, p. 6)

Já nas áreas de segurança e vigilância marítimas, o objetivo primordial da Estratégia se expressa, principalmente, pela ligação entre os sistemas de controle e de acompanhamento dos Estados-Membros, posto que o compartilhamento de informações se mostra decisivo, a fim de se combater e prevenir o cometimento de ilícitos e atividades criminosas nas águas jurisdicionais dos países da Comunidade, além de contribuir para o monitoramento das áreas de busca e salvamento marítimo (CPLP, 2009, p. 6).

Ademais, a enorme potencialidade em recursos vivos, e não vivos — como as reservas energéticas e de minerais existentes em alto mar— e também, na Zona Econômica Exclusiva dos Estados-Membros, especialmente no Atlântico Sul, impõe aos países da CPLP, o conhecimento dessas riquezas. Portanto, a Estratégia assevera que a extensão da plataforma continental dos Estados-Membros e o conhecimento das reservas existentes no fundo marinho (na denominada Área), são objetivos comuns da Comunidade.

Decorre então, desses objetivos comuns que, ao passo que o processo de submissão de extensão da plataforma continental à Comissão de Limites da Plataforma Continental, no âmbito da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar é custoso, em face dos recursos humanos (capacitação e qualificação) e equipamentos

para a coleta e processamento de dados batimétricos empregados, pode-se alcançar resultados positivos apenas por meio da cooperação em ciência e tecnologia entre os Estados-Membros. Pois “não existe o desenvolvimento de uma cooperação estratégica no setor do mar, sem meios e tecnologias que permitam conhecer e ‘ocupar’ o mar” (BERNARDINO, 2011, p.57).

Eventualmente, os dados científicos obtidos poderão da mesma forma, contribuir para o conhecimento dos recursos da Área. Por isso a Estratégia estimula a sinergia de cooperação entre os Estados-Membros, de forma a se alcançar os objetivos gerais outrora apresentados, para além do acréscimo dos recursos e da jurisdição de cada Estado, posto que a cooperação permite articular melhor a exploração e o monitoramento desses dados coletados (CPLP, 2009, pp. 10-12).

Esses quatro assuntos, se bem instrumentalizados diplomaticamente pelo Brasil junto aos demais Estados-Membros, no próprio foro da CPLP, ou junto aos países lusófonos em outros fóruns internacionais, como a Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU) ou a Organização Marítima Internacional, serão capazes de promover e fortalecer a moldura institucional, de viés cooperativo, com os demais países da CPLP e, igualmente, reforçariam a posição e o destaque da CPLP nessas organizações internacionais.

Nesse contexto de política externa e articulação internacional, a Estratégia para os Oceanos também se dedica a orientar os Estados-Membros sobre a projeção internacional da CPLP, através de algumas ações, das quais se ressaltam:

- 1) promover a concertação no âmbito das organizações internacionais sempre que sejam abordadas questões relativas aos oceanos sobre as quais exista, ou possa ser previamente coordenada, uma orientação partilhada pelos Estados membros. Essa concertação poderá traduzir-se numa declaração em nome da CPLP, nomeadamente a cargo do representante da Presidência em exercício, bem como no apoio a candidaturas dos Estados membros ou dos seus representantes, a cargos dos órgãos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.
- 2) dinamizar os Grupos CPLP, existentes nas várias capitais internacionais e nas cidades-sede das organizações internacionais, tendo em vista o seu papel mais ativo na promoção da discussão dos assuntos do mar nos países e organizações em que se encontram, quer através da realização de eventos próprios, quer através da associação a eventos organizados por terceiros, que sejam considerados relevantes para a prossecução do objetivo em causa (CPLP, 2009, p.13).

Trazendo esta questão para o caso brasileiro, sobretudo nos assuntos do mar, o Brasil deverá empenhar ainda mais seus esforços diplomáticos a fim de aprofundar os vínculos já existentes na CPLP, ensejando ou patrocinando o surgimento de novas

instituições na estrutura da Comunidade. Notadamente por seu papel protagônico frente aos demais países lusófonos, em virtude de ser o maior país, tanto economicamente, quanto no tamanho de sua costa atlântica, e em possuir a maior capacidade naval (PENNA FILHO, 2015, p.168-169), no seio da Comunidade.

Ainda, o Brasil deve promover— e se engajar — no estímulo à coordenação e colaboração das Forças Armadas e de Segurança dos Estados-membros, nomeadamente as Marinhas e Guardas Costeiras, pois:

A presença da Marinha brasileira no outro lado do Atlântico é estratégica para o Brasil. Ela deveria ser ampliada e estendida às outras forças, dependendo, naturalmente, dos interesses e objetivos de cada uma. No caso do Exército, a formação e treinamento de tropas africanas poderia promover maior aproximação e entrosamento, fomentando parcerias vantajosas para ambos os lados. (PENNA FILHO, 2015, p.166)

As Forças Armadas e de Segurança dos Estados lindeiros do Atlântico Sul, cooperando entre si, especialmente nas temáticas da segurança e vigilância marítima; prevenção à pirataria marítima e roubo armado; pesca ilegal; o tráfico de armas e drogas; terrorismo, e a poluição marinha reforçariam, sobremaneira, o combate às ameaças à segurança marítima e ambiental nas ZEE dos Estados-membros e, em última análise, nos “Mares da Lusofonia”, em sua integralidade.

Esse combate revela-se imprescindível para a boa ordem no mar (*good order at sea*) que é compreendido, sinteticamente, pela manutenção da segurança do tráfego marítimo (BATEMAN; HO; CHAN, 2009, p.7), um dos pilares fundamentais da economia global.

Desta forma, a partir das ações supramencionadas, as ressalvas mútuas e os respectivos cenários de ameaça, que porventura existam entre os países membros da CPLP, sobretudo os da costa atlântica africana, representados pela ação militar brasileira, em suas ilhas oceânicas, seriam discursivamente desconstruídos.

Desconstrução essa só possível por meio de uma política externa que reforce a identidade sul-atlântica, especialmente a dos PALOP, e que resulte na percepção comum das ameaças à segurança marítima a todos os Estados-membros da CPLP, e que desaguaria se bem executada, em um modo concertado de ação no sistema internacional, dos países lusófonos.

Assim, em vez de ser vista como uma política expansionista e militarista no Atlântico Sul, a ocupação militar das ilhas oceânicas brasileiras seria, então, apoiada e reforçada pela própria CPLP. A confiança mútua lastreada nas identidades coletivas sul-

atlântica e lusófonas entre seus membros, conduziriam a estrutura para que se consolide, internamente, a expectativa de um arranjo pacífico e democrático, dado que a iniciativa de um membro fora compartilhada com os demais. Desta forma, a coesão e o desejo de pertencimento à organização internacional seriam fortalecidos.

Assim sendo, a ação do governo brasileiro, no que tange à utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras seria percebida, pelos demais Estados-Membros da CPLP, como uma diligência em prol de toda a comunidade sul-atlântica lusófona, posto que estaria em conformidade com as orientações emanadas da Estratégia para os Oceanos, porquanto, em especial, o Atlântico, não está isento de ameaças à segurança marítima, com “ênfase para a costa africana, com particular relevância para a criminalidade violenta transnacional que se desenvolve no Golfo da Guiné” (LOURENÇO, 2011, P.33).

Essas iniciativas nas ilhas oceânicas brasileiras poderiam ser materialmente justificadas, pela política externa brasileira, por sua coadunação às áreas e objetivos supramencionados na Estratégia, bem como por viabilizar a continuidade e a proteção aos projetos científicos já existentes nas Ilhas oceânicas, os quais, por exemplo, poderão subsidiar ações futuras do Brasil, como novas propostas e ou mesmo revisões de extensão da plataforma continental à Comissão de Limites da Plataforma Continental da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar ou, ainda, a criação ou ampliação de novas áreas de conservação marinha, as quais, inclusive, poderão ter o *savoir-faire* brasileiro compartilhado com os demais membros da CPLP, pelas cooperações técnico-científicas nas áreas de hidrografia, cartografia, geologia e direito internacional, bem como pela capacitação de recursos humanos (CPLP, 2009, p.10-12); (MACHADO, 2014, pp.114-116).

### **2.1.2. Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)**

A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) se constituiu em 27 de outubro de 1986, no âmbito da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (AGNU), após uma iniciativa e inspiração brasileiras a essa Assembleia, em conjunto com os demais países sul-americanos e africanos limítrofes ao Atlântico Sul, de uma organização internacional alicerçada na cooperação e paz entre seus membros.

Penna Filho (2015, p. 159) afirma que a ZOPACAS foi constituída, sob a égide de quatro premissas básicas, pelo lado brasileiro:

- i) tentar evitar a possibilidade de militarização do Atlântico Sul, seja por iniciativa da África do Sul, seja por iniciativa de qualquer outro país de fora da área;
- ii) surgiu em um contexto em que o Brasil começava a colher os frutos de uma aproximação comercial e política com os países da África, sendo que tal iniciativa foi muito bem recebida pelos países africanos que, àquela altura, tinham a África do Sul como inimiga e a percepção de que uma zona desmilitarizada era interessante para todos, ao mesmo tempo em que reforçava os laços políticos e cooperativos entre o Brasil e os países membros da Zona;
- iii) pela consciência de que o mar se constitui como uma área estratégica para o desenvolvimento e para a segurança do Brasil, pensamento este refletido em todo o esforço realizado pela diplomacia brasileira para ter o reconhecimento dos direitos do país em torno da Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Continental; e
- iv) foi influenciada pelo menos parcialmente, pela presença naval britânica no Atlântico Sul e por sua demonstração de força quando da Guerra das Malvinas, além do próprio contexto da Guerra Fria, que ainda persistia. Aliás, neste tópico é importante, inclusive, observar que a Inglaterra acaba sendo, na prática, um ator relevante no Atlântico Sul, uma vez que está presente na região com a posse de ilhas como as Falklands/Malvinas, Tristão da Cunha, Santa Helena e Ascensão – assim como a França acaba sendo um ator a ser considerado no contexto pan-amazônico por estar presente na região com o Departamento da Guiana Francesa.

A Resolução nº 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas cria, então, a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), composta, atualmente, por 24 Estados: 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. As figuras abaixo representam e nomeiam os países membros da ZOPACAS.

Figura 8– Países-membros da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul



Fonte: ZOPACAS, 2013

Figura 9– Discriminação dos países-membros, em inglês, da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

### South Atlantic Strategy Countries



Fonte: STRATFOR, 2017

Seu contexto inicial tinha por propósito ser:

(...) um contraponto à Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e buscou substituir um projeto similar ao sul do oceano Atlântico: a Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS), liderada pela África do Sul.

Em princípio, o intuito do fórum era proteger a região de tensões alheias aos países em desenvolvimento que a compõem e assegurar que a zona servisse apenas aos propósitos pacíficos de cooperação entre esses Estados. Entretanto, a ZOPACAS passou por um período de estagnação durante a década de 1990, retomando seus trabalhos no final dos anos 2000, quando suas esferas de cooperação foram renovadas. (CARVALHO; NUNES, 2014, p.84)

Os Estados Unidos foram o único país a votar contra a ZOPACAS na ONU, enquanto a Alemanha Ocidental, Bélgica, França, Itália, Luxemburgo, Holanda, Portugal e o Japão optaram pela abstenção. (ABDENUR & SOUZA NETO, 2014, p.229).

Carvalho & Nunes (2014) também apontam que a ZOPACAS é uma das ferramentas das quais podem se valer os países sul-americanos e os da África Ocidental, a fim de se construir uma governança do Atlântico Sul, em prol do benefício mútuo, da proteção dos recursos energéticos existentes nesse oceano, bem como afastar a interferência externa, de países fora da região.

Ademais, a iniciativa busca ampliar a cooperação e o diálogo de seus países-membros em diversos campos, dos quais se destacam o mapeamento e a exploração do fundo marinho, a proteção ao meio ambiente, o desenvolvimento sustentável, o combate ao crime organizado e às atividades ilícitas transnacionais, defesa e segurança marítima, e a promoção de exercícios militares conjuntos.

A ZOPACAS é um arranjo com um enorme potencial cooperativo, possuindo alguns atributos que colaboram para seu fortalecimento institucional e legitimidade, como uma futura organização internacional. Ela foi criada na esfera da Organização das Nações Unidas, sendo integrada por todos os países ribeirinhos do Atlântico Sul, e seus países membros incentivam politicamente o fórum, engajando-se em seus encontros e reuniões temáticas. Ainda que não tenha muita efetividade, a ZOPACAS “proporciona ao Brasil uma presença direta nos assuntos relacionados ao Atlântico Sul, principalmente proporcionando ao país informações de primeira mão provenientes de Estados do continente africano” (PENNA FILHO, 2015, p.181).



A iniciativa configura-se, por conseguinte, como um importante meio de cooperação marítima entre os Estados sul-americanos e africanos, sendo basilar para o desenvolvimento da política externa brasileira para a África.

Nessa perspectiva, a ZOPACAS pode, inclusive, se associar com a CPLP, na área do Atlântico Sul, através da liderança brasileira. O Brasil, além de pertencer aos dois fóruns, possui uma inerente capacidade de diálogo e conciliação, além de uma robusta estrutura de política externa e de primazia militar e política nas questões sul-atlânticas, de maneira a conduzir esse hipotético processo de aproximação, diálogo e associação entre as duas estruturas cooperativas, caso ocorram, de maneira natural.

De fato, existem vários temas convergentes entre os países membros da ZOPACAS em matéria de segurança, defesa e agenda política. Entretanto, as assimetrias entre os membros do bloco não podem ser desconsideradas da análise geoestratégica:

Entre todas as Marinhas de Guerra dos 24 membros, apenas a do Brasil dispõe de alguma capacidade dissuasória. Alguns dos países membros, notadamente no continente africano, dispõem apenas nominalmente de Marinhas de Guerra e são incapazes de fazer frente ao crescimento de atividades criminosas que levam inseguranças às suas águas territoriais. Dessa forma, do ponto de vista militar, a capacidade da Zopacas é realmente precária. (...) O que se nota é que o Brasil, por exemplo, possui interesses mais focados em alguns países, como Angola, África do Sul e Nigéria (...) (PENNA FILHO, 2015, p.160).

Apesar das adversidades expostas, essa hipotética associação seria facilitada pelo fato de que, dos nove Estados-Membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), seis também fazem parte da ZOPACAS, quais sejam Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné Bissau, Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe, excetuando desse arranjo, portanto, Moçambique, Portugal e Timor Leste.

A presença de nações lusófonas na ZOPACAS poderia contribuir sobremaneira para a liderança brasileira no processo de associação entre as duas iniciativas, ou caso o mesmo não seja realizável, ao menos o Brasil poderá ser o interlocutor entre as duas partes.

Uma das motivações enxergadas para a não concretização dessa aproximação pode ser a não existência de uma estrutura organizacional mínima, o que fragiliza, institucionalmente, os projetos de cooperação como um todo, mas em especial, neste caso, a ZOPACAS.

A revitalização da ZOPACAS, após um longo período de estagnação durante toda a década de 1990, e início dos anos 2000, se deu após a VI Reunião Ministerial, ocorrida em Luanda, Angola, de 18 a 19 de junho de 2007.

Antes, houve Reuniões Ministeriais no Rio de Janeiro, Brasil, em 1988; em Abuja, na Nigéria, em 1990; em Brasília, em 1994; em Somerset West, na África do Sul, em 1996, e em Buenos Aires, na Argentina, em 1998.

Posteriormente a Reunião de Luanda, aconteceu a VII Reunião Ministerial, realizada em Montevidéu, Uruguai, em 15 de janeiro de 2013, que aprovou uma declaração abrangente sobre diversos temas, a Declaração de Montevidéu, além de um plano de ação, o Plano de Ação de Montevidéu, sendo a sétima reunião um marco na continuidade do lento processo de revitalização da ZOPACAS, ocorrido no início deste século, pois:

(...) as recentes descobertas de petróleo *offshore*, em ambas as margens do Atlântico Sul, contribuíram significativamente para a revitalização da importância da ZOPACAS para seus países-membros. A região voltou a ser foco desses Estados não apenas pelo petróleo, mas também pelo incremento do fluxo marítimo na região, pelo aumento do comércio entre os países e pelas atividades de pirataria no litoral africano, decorrentes do despreparo das marinhas dos países costeiros. Em vista disso, explica-se o grande interesse brasileiro em fortalecer a ZOPACAS, principalmente após o último encontro dos países membros, em Montevidéu (CARVALHO; NUNES, 2014, p.96)

A Declaração de Montevidéu enumera as principais questões as quais os países-membros da ZOPACAS têm a intenção de resolver ou contribuir para a solução. Dentre elas estão a governança global; o desarmamento e a extinção de todos os tipos de armas de destruição em massa, sobretudo o armamento nuclear; paz e segurança; defesa; segurança e desenvolvimento; desenvolvimento sustentável e mudanças climáticas; oceanos e recursos marinhos; e crimes internacionais, tais como pirataria, tráfico de drogas, armas e pessoas, lavagem de dinheiro e outros crimes correlatos. (ZOPACAS, 2013a).

A ZOPACAS é um dos fóruns, pelo menos como espaço de diálogo entre seus membros, que contribui para a estabilidade regional e para um Atlântico Sul empenhado em promover e discutir diversos temas<sup>25</sup> entre seus países ribeirinhos (ZOPACAS, 2013), ainda que enfrentando alguns percalços em sua trajetória.

Fica evidente, que é preciso reconhecer os limites desse arranjo. Especialmente na “grande distância entre o discurso oficial, as boas intenções, e a efetividade e

---

<sup>25</sup> A paz, a segurança, a cooperação, a democracia, o respeito pelos direitos humanos, o desenvolvimento sustentável, bem como a prosperidade econômica, a inclusão socioeconômica, a integração cultural e de solidariedade entre seus Estados componentes.

praticidade da ZOPACAS” (PENNA FILHO, 2015, p.161), principalmente no que tange aos recursos financeiros para solucionar as necessidades dos países africanos, os quais dependem, sobremaneira, da cooperação internacional.

A título de conhecimento, pode-se citar como desafios presentes à ZOPACAS:

(...) deve-se ressaltar que alguns fatores têm sido empecilho para a plena realização dos objetivos da ZOPACAS, especialmente os referentes à desaceleração econômica que atingiu o Brasil a partir de 2014, com consequentes restrições orçamentárias.

De fato, o VIII Encontro Interministerial, a ser realizado em Cabo Verde, em 2015, foi adiado *sine die*, e não há (ao menos no momento em que este trabalho está sendo redigido) um posicionamento sobre a sua realização ou uma reunião em outro país. Tal aspecto ressalta o quanto a ZOPACAS (de inspiração brasileira, conforme mencionado anteriormente) tem no Brasil o principal ator estimulador, o que se reflete inclusive nas contribuições para a viabilização financeira dos Encontros Ministeriais. No caso do VIII Encontro Interministerial, a correspondência diplomática entre a Secretaria de Estado das Relações Internacionais e a Embaixada brasileira em Cabo Verde deixa claro o peso das restrições orçamentárias (AMORIM; CHIOZZO, 2017, p.106).

À semelhança da estrutura proporcionada pela CPLP como foro de entendimento, diálogo e cooperação entre seus membros, o arranjo da ZOPACAS pode e deve ser aproveitado pelo Brasil em sua geoestratégia de utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras.

Contudo, é importante ressaltar que esse aproveitamento requer elevada coordenação entre os países membros — sul-americanos, mas especialmente os africanos; disposição e vontade de o Brasil atuar como liderança política e diplomática regional, e a plena recuperação econômica brasileira, de forma a proporcionar dinamismo e uma base sólida de atuação do país como *player* global.

Nesse sentido, a ZOPACAS apresenta-se ao Brasil como um importante instrumento para a projeção brasileira no Atlântico Sul, sendo o espaço onde a possibilidade de articulação desta geoestratégia, pela união da política externa com as necessidades da política de defesa, associadas ao viés cooperativo com os demais países ribeirinhos, se faz mais provável de ser bem sucedida.

A probabilidade se mostra mais alta, sobretudo pela ênfase da ZOPACAS na cooperação em defesa e segurança marítima, onde os Estados-Membros concordam em “considerar formas e meios para reforçar suas capacidades navais e aéreas” (ZOPACAS, 2013) e em “aprimorar a cooperação entre os Estados membros da Zona em matéria de monitoramento, controle e vigilância de embarcações, com vistas a

combater as atividades ilícitas, bem como a criminalidade organizada transnacional no mar no Atlântico Sul” (ZOPACAS, 2013). Afinal, deve-se considerar que:

o lado mais vulnerável do Atlântico Sul se encontra na margem africana, o Brasil, como o país mais importante e desenvolvido da região, pode e deve cooperar com os vizinhos africanos para ajudar a melhorar a segurança marítima no Atlântico Sul, área considerada estratégica para o Brasil por uma série de fatores. É importante frisar que um dos aspectos que tem chamado a atenção de países que não fazem parte do Atlântico do Sul para a região, é justamente o crescimento da insegurança marítima e as dificuldades encontradas principalmente pelos Estados africanos em fazer frente a esse quadro. (PENNA FILHO, 2015, p.164)

Nesse sentido, o Brasil, como um dos fundadores e incentivadores da ZOPACAS, já se articula com demais membros há anos, estabelecendo cooperação na área de defesa, em temáticas diversas, com várias nações africanas, em quase a sua totalidade, pertencentes à bacia do Atlântico, tais como: Cabo Verde e Namíbia, em 1994; África do Sul, em 1993; Guiné-Bissau, em 2006; Moçambique, em 2009; Nigéria, Senegal, Angola e Guiné Equatorial, em 2010 (AGUILAR, 2013, p.55; PENNA FILHO, 2015, p.166).

Adicionalmente, há a realização de exercícios navais conjuntos, entre os países membros da ZOPACAS, como o Atlasur (Argentina, Brasil, Uruguai, África do Sul), FELINO (realizada pelos países da CPLP, e que se constitui em exercícios militares conjuntos com o objetivo de “permitir a interoperabilidade das Forças Armadas dos Estados Membros da Comunidade e o treino para o emprego das mesmas em operações de paz e assistência humanitária sob a égide de ONU”), *Atlantic Tidings* (Países da costa ocidental africana, assolados pela pirataria), IBSAMAR (Índia, Brasil, África do Sul) e *Obangame Express* (combate à pirataria, tráfico, e outras ameaças marítimas no Golfo da Guiné — Angola, Benin, Bélgica, Cabo Verde, Camarões, Canadá, Costa do Marfim, Dinamarca, França, Gabão, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Marrocos, Namíbia, Países Baixos, Nigéria, Portugal, República do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Espanha, Togo, Turquia, Estados Unidos e Reino Unido —, bem como envolvem a estrutura da Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC, *Economic Community of Central African States*, ECCAS) e da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO, *Economic Community of West African States*, ECOWAS)). Excetuando os países africanos, todos os demais participantes deste exercício são membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

Assim, a utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras no Atlântico Sul contribuiria com esse compromisso internacional assumido pelo Brasil, perante a ZOPACAS. Desta forma, a utilização seria percebida, por uma quantidade muito maior de países, não como uma iniciativa unilateral brasileira, apenas, mas como um esforço realizado pela maior potência naval do Atlântico Sul em prol da implementação das medidas do Plano de Ação de Montevideu, em proveito da ZOPACAS e da paz no sul do Atlântico, sem que haja uma desconfiança e insegurança entre os países membros (VIEGAS FILHO, 2016).

## **2.2. Ameaça geoestratégica: A presença de potências extraregionais no Atlântico Sul**

Apresentadas nas seções anteriores a organização internacional da lusofonia, a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, especialmente em sua vertente sul-atlântica, e a estrutura da ZOPACAS, constata-se que alguns países, individualmente, se destacam no espaço geográfico do Atlântico Sul, por sua extensão territorial, litorânea e de sua zona econômica exclusiva, como o Brasil e a Argentina, na América do Sul, e no continente africano, Angola, Nigéria e a África do Sul.

Todavia, ao se analisar mais amiúde um mapa do espaço geográfico do Atlântico Sul, como na figura abaixo, também se verifica que há a presença de outros países na região, os quais, através de seus territórios, dispõem de plataformas, potenciais e reais para se articularem estrategicamente nos mares do sul, a fim de projetarem seu poder e defender seus interesses no espaço geoestratégico sul-atlântico, especialmente no que se relaciona à preservação das zonas econômicas exclusivas geradas por esses territórios a essas nações (W. AMORIM, 2014).

Dentre as nações extras regionais com presenças territoriais no Atlântico Sul geoestratégico estão o Reino Unido da Grã-Bretanha, doravante Reino Unido, e a França, conforme a figura abaixo:

Figura 10 - Presença extra – regional no Atlântico Sul



Fonte: Elaborada pelo autor a partir de imagem disponível no site Poder Naval (<http://www.naval.com.br>)

O Reino Unido possui, ao redor do globo, os Territórios Ultramarinos Britânicos — *British Overseas Territories*— os quais são quatorze possessões sob a soberania britânica que remontam à época em que os ingleses dominavam os mares, sendo, portanto, remanescentes do “império onde o sol jamais se punha” (HOBSBAWM, 2011). Os Territórios Ultramarinos não são constitucionalmente parte do Reino Unido, possuindo cada um uma constituição distinta e uma relação jurídica única com o Reino Unido.

Os quatorze Territórios Ultramarinos Britânicos são, em ordem alfabética: Anguilla; Bermuda; Território Antártico Britânico; Território Britânico do Oceano Índico— o qual inclui a Ilha de Diego Garcia; Ilhas Virgens Britânicas; Ilhas Cayman; as Zonas Soberanas de Akrotiri e Dhekelia, em Chipre; as Ilhas Falklands; Gibraltar; Montserrat; as Ilhas Pitcairn; Santa Helena e suas dependências — Ilha de Ascensão e Tristão da Cunha—, Ilhas Geórgia do Sul e Sandwich do Sul, e as Ilhas Turcas e Caicos.

É importante distinguir que, na imaginação popular, às vezes os Territórios Ultramarinos são confundidos com as Dependências da Coroa (*Crown Dependencies*). No entanto, Dependências da Coroa são posses da Coroa Britânica, e possuem um status constitucional diferente dos Territórios Ultramarinos. As Dependências da Coroa são as

da Ilha do Canal de Jersey e Guernsey, no Canal da Mancha (*English Channel*) e a Ilha de Man, no Mar da Irlanda.

Especialmente na área geográfica em tela neste estudo, o Atlântico Sul, o Reino Unido possui os seguintes territórios, seguidos pelas suas áreas: Ilhas de Ascensão (82 km<sup>2</sup>), Santa Helena (122 km<sup>2</sup>), Tristão da Cunha (98 km<sup>2</sup>), Gough (65 km<sup>2</sup>), Shetlands do Sul, Órcadas do Sul, Sandwich do Sul, Geórgias do Sul, Falklands (16.384 km<sup>2</sup>) (BROZOSKI, 2013, p.15), apresentados na figura abaixo:

Figura 11 – Territórios Ultramarinos do Reino Unido no Atlântico Sul



Fonte: <https://www.options.co.uk/work/tackling-hivaidis-uk-overseas-territories-caribbean-and-south-atlantic>

A manutenção desses territórios pelo Reino Unido seria justificável face ao ganho territorial, em decorrência da zona econômica exclusiva gerada, bem como por facilitar o acesso aos recursos naturais e energéticos, sobretudo haliêuticos e hidrocarbonetos (RICHARDSON et al., 2012, p.50; SILVA, 2014, p.203; TILL, 2007, p.158) do Atlântico Sul e ao Território Antártico Britânico—*British Antarctic Territory*, o qual compreende, na Antártica, ao setores ao sul da latitude 60° S, e entre as longitudes 020°W e 080°W. Como ressalvado pelo próprio Governo Britânico, todas as reivindicações de soberania territorial à Antártida são suspensas em virtude do Artigo

IV do Tratado da Antártida de 1959 (THE BRITISH ANTARCTIC TERRITORY, 2018).

Em relação às Ilhas de Tristão da Cunha, Gough, Geórgia do Sul, Órcadas do Sul, e Sandwich do Sul, nos expõe Albuquerque (2017, p. 523) que:

(...) Tristão da Cunha é o arquipélago habitado mais remoto do mundo. Em termos de projeção de poder militar, sua importância é quase nula. Não possui pista de pouso, e há apenas um pequeno porto pesqueiro. A única instalação expressiva é uma estação meteorológica, que contribui para a previsão do tempo no Atlântico Sul.

O mesmo pode ser dito acerca da ilha de Gonçalo Álvares, denominada pelos britânicos de ilha Gough, e localizada 400 km a sudeste de Tristão da Cunha. A ilha não tem população permanente, e conta com apenas seis militares sul-africanos que cuidam de uma base meteorológica local, por meio de acordo com o governo britânico.

E projetando-se ao sul da América do Sul e na direção do Círculo Polar Antártico temos as ilhas Geórgia do Sul, Órcades do Sul, Sandwich do Sul (...). A Geórgia do Sul é cercada por penhascos rochosos e quase totalmente coberta por gelo. Reúne em certas épocas do ano pescadores de baleias e focas, além de pesquisadores britânicos na Estação de Pesquisas Antárticas Rei Eduardo, abrigados na East Bay. O arquipélago Sandwich do Sul é desabitado e também coberto por geleiras, e o mesmo pode ser dito das Órcades do Sul. Estas últimas abrangidas pelos limites do Tratado Antártico, e por isso também alvos das pretensões territorialistas argentinas.

Pelos motivos expostos acima, a presente abordagem geoestratégica desta seção se concentrará nos três territórios restantes no Atlântico Sul: As Ilhas Falklands, de Ascensão e Santa Helena.

A *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review*, de 2015, o qual delinea a estratégia britânica para se alcançar os objetivos de segurança nacional, até 2025, e assim proteger a sua população, territórios, economia e infraestrutura, assim como projetar a influência global do Reino Unido, dedica uma seção aos Territórios Ultramarinos Britânicos (UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND, 2015).

Para a região sul-atlântica, em especial, a disputa com a Argentina em relação às Ilhas Falklands ainda constitui o principal ponto nevrálgico envolvendo um país extra região. A Estratégia supramencionada afirma que o governo britânico continuará a trabalhar com os habitantes das Ilhas Falklands, a fim de defender seus direitos de autodeterminação, conforme a Carta da Organização das Nações Unidas posta a existência da reivindicação territorial feita pela Argentina, que motivou de conflito entre os dois países em 1982, na denominada Guerra das Malvinas/Falklands, encerrada com a vitória britânica.



Apesar de considerar o risco de um ataque militar baixo, especialmente por parte da Argentina, nesse território, o Reino Unido mantém uma postura de dissuasão nas Ilhas Falklands, possuindo forças militares suficientes para a defesa desta área.

O pessoal estacionado permanentemente no território é de 340 pessoas, podendo chegar a 1.200 pessoas, ao se incluir o pessoal temporário. Ademais, se incluem na estrutura de defesa os navios e submarinos, inclusive nucleares, da *Royal Navy* (Marinha), que se revezam na Estação Naval de águas profundas *Mare Harbour*, em *deployment*; unidades do Exército (*British Army*), e aeronaves da Real Força Aérea (*Royal Air Force*), com destaque para o caça-bombardeiro *Typhoon*, estacionados na Base Aérea de *Mount Pleasant*, a qual possui duas pistas de pouso, de 2.590 e 1.525 metros de comprimento, capaz de receber voos transatlânticos, sendo também o principal aeroporto civil das Falklands (EUROPEAN PARLIAMENT, 2009, p. 14). Ademais, há a previsão de investimento, com o intuito de se incrementar a capacidade de comunicações e infraestrutura, e renovar o sistema de defesa antiaéreo das Ilhas (UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND, 2015, p.25).

Em relação aos demais territórios no Atlântico Sul, o Reino Unido detém também o aeródromo de Wideawake, na Ilha de Ascensão, igualmente usado pela Força Aérea norte-americana (*United States Air Force*, USAF), como uma base regular. A utilização desse aeródromo foi fundamental para a operação de aeronaves de transporte C-130 “Hercules”, de reabastecimento em voo “VC-10”, e bombardeiros “Vulcan” na Guerra das Malvinas (DUARTE, 1986). Sua pista mede 3.000 metros (ALBUQUERQUE, 2017, p. 522). Outras estruturas se destacam, como “uma das cinco antenas utilizadas pelo Sistema de Posicionamento Global (GPS); estações de interceptação de sinais (SIGINT) via satélite e via radiodifusão, e uma estação do serviço de inteligência criptológica britânico (GCHQ)” (ALBUQUERQUE, 2017, p.522). Além disso, em Ascensão existe um centro de rastreamento dos foguetes Ariane 5, da Agência Espacial Europeia.

Na Ilha de Santa Helena, as instalações militares estão:

dispostas ao longo do estreito Vale Rupert's, incluindo galpões e reservatórios de combustível. Esse vale fica bem ao lado da capital Jamestown, (...). Praticamente no extremo leste da ilha fica o Aeroporto de Santa Helena, que possui uma pista de cerca de 1.365 metros (ALBUQUERQUE, 2017, p. 520)

Em síntese, os Territórios Ultramarinos do Reino Unido no Atlântico Sul proporcionam aos meios operativos navais e aéreos desse país um notável suporte e plataforma para as operações de longa distância de patrulha aérea, naval, reconhecimento, esclarecimento, busca e salvamento nas águas dos mares dos sul.

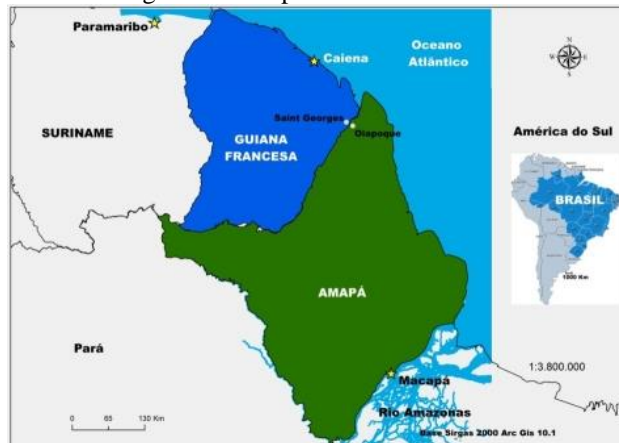
Esse corredor de ilhas britânicas do Atlântico, em relação ao Brasil, permite à Inglaterra:

interferir nas ligações com a África e a Antártida, na passagem entre o Atlântico Sul e o Índico e no intenso comércio marítimo nacional, além de afetar a defesa da costa do Brasil por defrontação. As ilhas ocupadas pela Grã-Bretanha estão próximas à passagem entre o Atlântico e o Pacífico, defrontam a Antártida, têm potencial econômico no tocante à exploração de recursos do mar e das respectivas plataformas continentais (...). O quadro desenhado ao longo desse corredor oceânico o torna uma região estratégica, requerendo ações de projeção de poder nos âmbitos da diplomacia, da dissuasão e da cooperação militar, a fim de defender interesses do Brasil. (PAIVA, 2015, p. 212).

Nesse contexto, é fundamental que o Brasil aumente seus programas de pesquisa e ocupação dos arquipélagos atlânticos brasileiros (ABDENUR & SOUZA NETO, 2014a, p.224), de forma a adquirir o mais breve possível, a plena capacidade operacional de estruturas militares nesses arquipélagos, explorando o enorme potencial geoestratégico das ilhas oceânicas brasileiras igualando, assim, no segmento central do Atlântico Sul, a capacidade detida pelo Reino Unido nos segmentos setentrional (Ilhas de Ascensão) e meridional (Ilhas Falklands).

Já a França possui o departamento ultramarino— *département d'outremer*— da Guiana (*Guyane*), situado na costa norte da América do Sul, encravado entre o Suriname e o estado brasileiro do Amapá, cuja fronteira é delimitada pelo rio Oiapoque. Possui uma superfície de 83.534 km<sup>2</sup>, o que equivale a cerca de 16% do território francês metropolitano, sendo a maior região francesa, com uma população estimada de 268.606 habitantes (2015), onde de 25 a 30% se concentram em sua capital, Caiena. Sua zona econômica exclusiva é de, aproximadamente, 134.656 km<sup>2</sup> (HARPER ET AL., 2015) (equivalente a cerca de 40% da ZEE da França mediterrânea, atlântica e da Ilha da Córsega, somadas, cujo valor é de 333.691 km<sup>2</sup>) (SEA AROUND US, 2018a). Seu solo é coberto por cerca de 95% de floresta, e possui baixa agregação à economia francesa (TOSTES; FERREIRA, 2017).

Figura 12 - Mapa da Guiana Francesa



Fonte: (TOSTES; FERREIRA, 2017)

Apesar de sua pouca relevância econômica, possui elevado valor geoestratégico. Possibilita à França acesso privilegiado à região caribenha, onde também se encontram outros dois departamentos ultramarinos franceses, Guadalupe e Martinica, além de, à semelhança dos territórios ultramarinos do Reino Unido, proporcionar uma elevada ZEE, onde estão inclusos seus recursos naturais, sobretudo os pesqueiros (ANTOINETTE; GUERRIAU; TUHEIAVA, 2014), alvos de pesca ilegal, por embarcações brasileiras e guianenses.

A Guiana Francesa é o local do *Centre Spatial Guyanais* – (CSG), em Kourou, que faz lançamentos para a França e também para a Agência Espacial Europeia, o que, em termos geoestratégicos, tem implicações tanto na América do Sul como também no Atlântico Sul.

Em relação à estrutura militar, é sede das Forças Armadas da Guiana (FAG) (*Les Forces Armées en Guyane*), a qual abriga cerca de 1.300 militares, distribuídos pelas seguintes unidades: 9º Regimento de Infantaria da Marinha, baseado em Caiena e em *Saint-Jean du Maroni*, e o Terceiro Regimento de Infantaria da Legião Estrangeira, sediado em Kourou, onde protege o CSG. Possui também um centro de treinamento na floresta equatorial, em Régina (FOREIGN LEGION INFO, 2018).

Quanto à presença naval da *Marine Nationale Française*, localiza-se na Guiana Francesa a estação naval de *Dégrad des Cannes*, onde estão dois navios patrulha P400, *Guyanese Light Patrol Vessels* (PLG), *La Confiance* (P733) e *La Résolue* (P734), comissionados em abril e agosto de 2017 respectivamente (NAVAL TECHNOLOGY, 2018), bem como duas embarcações a motor de alta velocidade, para vigilância marítima, operadas pela Gendarmeria.

No tocante à Força Aérea— *Armée de L’Air*, a França dispõe, na região, da Base Aérea 367 , capitaine François Massé, em *Cayenne Rochambeau*, base do Esquadrão de Helicópteros de Ultramar 68, *Escadron de Helicoptere Outre-Mer*, junto ao aeroporto internacional Félix Eboué. Nesta Base operam cinco helicópteros Puma, quatro Fennec e três aeronaves de transporte Casa CN235. Além disso, há o centro de controle militar, localizado no CSG, em Kourou, e a unidade de radar de *Mont Venus* (EUROPEAN PARLIAMENT, 2009, p.12).

Ainda que não muito percebida, demonstrado um perfil mais discreto quando o assunto é o Atlântico Sul (PENNA FILHO, 2015, p.169) em comparação à presença do Reino Unido, a presença francesa no Atlântico Sul possui seu valor geoestratégico, conforme exposto ao longo desta seção, notadamente pelas extensões significativas que a zona econômica exclusiva e o território continental da Guiana Francesa agregam à França, além da existência de instalações estratégicas, como o CSG.

Ampliando a perspectiva quanto aos interesses estratégicos franceses, na totalidade do Atlântico Sul, a França demonstra legar alta importância ao Golfo da Guiné, ficando explícito que é na costa africana que reside sua principal atenção no Atlântico Sul, destacando-se a presença militar em três países atlânticos: Senegal, Costa do Marfim e Gabão. Os franceses dispõem nesses países de bases militares equipadas e com pessoal experiente, prontos a serem mobilizados celeremente. Sobre a presença francesa na África disserta Penna Filho (2015, p. 173):

A França que, a rigor, não “abandonou” e nem tampouco deixou suas antigas colônias sem atenção. De fato, os franceses possuem uma política ativa para as suas antigas áreas coloniais, pontuada por intervenções militares desde o período da descolonização. Nenhuma outra ex-metrópole foi tão ativa na África quanto a França, mesmo após o fim da Guerra Fria, mas sua atuação tem sido centrada nos países francófonos.

No Senegal, a França dispõe do *Commandement des éléments français au Sénégal* (COMELEF), Comando dos Elementos Franceses no Senegal, também denominado, apenas, de *les éléments français au Sénégal* (EFS), criado em 1º de agosto de 2011, no bojo do Tratado de Defesa assinado entre os dois países, com um efetivo de cerca de 350 militares. O Comando localiza-se no distrito "Coronel Frederic Geille" em Ouakam, e no distrito "Contra-Almirante Protet" (porto militar de Dakar), possuindo também uma estrutura de apoio aéreo, no aeroporto militar de Dakar-Senghor, e uma estação de transmissão de alta frequência, em Rufisque. Sua Zona de Responsabilidade

Permanente (ZRP) é composta pelos quinze países da CEDEAO<sup>26</sup> e a Mauritânia (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018). Este Comando militar possui as seguintes tarefas, segundo o Estado-Maior do Exército Francês (*Etat-Major des Armées*):

Defender os interesses franceses e proteger os nacionais franceses; apoiar o desenvolvimento das operações na região, contribuindo para cooperação operacional na região;

contribuir para a aplicação dos acordos bilaterais de cooperação militar, no escopo do Tratado de Defesa assinado entre a França e o Senegal. Nesse sentido, pode apoiar as operações de busca e salvamento (*search and rescue*, SAR), bem como contribuir para missões de segurança civil, em apoio às autoridades senegalesas;

apoiar os Estados africanos no fortalecimento de sua segurança coletiva, sobretudo no âmbito da CEDEAO;

Apoiar a formação dos contingentes militares dos países de sua ZRP, no que diz respeito ao seu envolvimento em missões de manutenção da paz, reforçando as capacidades desses países;

participar na preparação operacional de unidades francesas e estrangeiras para a guerra e combate na zona semi-desértica, oferecendo, também, o suporte às aeronaves que operem na região (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018).

Na Costa do Marfim, dispõe do Comando das Forças Francesas na Costa do Marfim (*Les Forces Françaises en Côte d'Ivoire, FFCI*), baseado na capital do país, Abidjan, com cerca de 900 soldados, distribuídos nas estruturas militares do Campo Militar e o Destacamento de Intervenção Lagunar, ambos em Port-Bouët; do aeroporto de Abidjan; da área de Saboret, e do Complexo de Tiro de Lomo Nord.

Adicionalmente, por sua localização geográfica e pela qualidade das infraestruturas portuária e aeroportuária, e capacidade militar, a FFCI é considerada um instrumento estratégico, sobretudo na África Ocidental. Tem por missão, além de assegurar a presença militar francesa na região, em proveito dos nacionais franceses, de implementar a cooperação bilateral militar com a Costa do Marfim, formando e capacitando contingentes militares dos países do entorno. Por fim, também empreende ações cívico-militares, em proveito da população da região (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018a).

---

<sup>26</sup>A Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) é composta por quinze países membros situados na região da África Ocidental. São eles: Benim, Burkina Fasso, Cabo-Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné-Conacri, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo. Esses países têm simultaneamente laços culturais e geopolíticos, e partilham interesses econômicos comuns. A região da África Ocidental situa-se a oeste do eixo norte-sul, a partir da longitude 010° Leste. O oceano atlântico constitui a fronteira oeste e a sul da região da África Ocidental. A fronteira norte é o Deserto do Saara. A fronteira leste situa-se entre a vala de Benue, e uma linha que vai do Monte Camarões ao Lago Chade.

A presença francesa na costa atlântica também está no Gabão. Sua capital, Libreville, é sede do Comando dos Elementos Franceses no Gabão (*Les éléments français au Gabon*), cuja ZRP são os estados africanos da Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC) <sup>27</sup>. Com cerca de 350 militares, sua estrutura está dividida em duas áreas: o Campo Militar de Gaulle, que sedia o 6º Batalhão de Infantaria da Marinha, e a Base Aérea de Guy Pidoux. Além disso, conta com um Centro de Agenciamento Ultramarino e no Exterior (*Centre d'aguerrissement de l'outre-mer et de l'étranger*, CAOME), um centro de instrução militar e com uma missão logística em Douala. Sua missão é similar ao das estruturas militares no Senegal e na Costa do Marfim, somadas com a de promover a implantação dos acordos bilaterais de cooperação militar, que são parte do tratado de cooperação em defesa assinado pela França, com o Gabão, em 2011 (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018b).

A forte presença francesa na África se deve, principalmente, à política da “*La Françafrique*”, inaugurada pelo líder francês Charles de Gaulle, o qual, apesar de não ser entusiasta da política colonial, não dissociava a criação de uma esfera de influência francesa na África, de sua ideia grandeza da França (*une certaine idée de la France*), fundamental para sua visão de mundo da França como poder global (COOK, 2008).

Essa política visa aprofundar e intensificar os vínculos econômicos e militares, com as ex-colônias na África Negra. Sua factibilidade só é possível em decorrência de as transferências de poder para os então países recém-independentes terem sido, em sua grande maioria, pacíficas, não havendo rupturas no relacionamento com a ex-potência colonial — diferentemente dos traumáticos e violentos processos de descolonização da Indochina e da Argélia.

Notável é o considerável apoio, na sociedade francesa da política africana da França. As intervenções e a permanência de bases militares na África são vistas como naturais. Assim, sucessivos governos mantêm um padrão muito semelhante quando o assunto é a África. (PENNA FILHO, 2015, p.177).

Ressalta-se, entretanto, que por detrás da retórica de “grande família franco-africana”, reside o real interesse da França: que a presença em certas regiões do globo se reverta na proteção dos interesses econômicos franceses; seja pela aquisição de matérias-primas estratégicas, como petróleo e urânio, ou pela criação de mercados para

---

<sup>27</sup>Os países-membros são: Burundi, Camarões, República Centro-Africana, Chade, Congo, Guiné Equatorial, Gabão, São Tomé e Príncipe, República Democrática do Congo e Angola. Sua sede está em Libreville, capital do Gabão.

seus produtos de alta tecnologia. Isto faz com que essas iniciativas estratégicas sejam parte de uma grande política de defesa e de retenção de espaço na África, em face do aumento da presença norte-americana e chinesa no continente africano (BARBOSA, 2015, p.54-55; CHAFER, 2005). Ademais, “o padrão do relacionamento da França com a África sugere que a afirmação do país como uma potência mundial passa pela permanente tutela dos estados francófonos africanos” (PENNA FILHO, 2015, p.178).

Por fim, ressalta-se que o Parlamento Europeu já aponta a necessidade de, em face do crescente custo de sustentar uma infraestrutura de segurança marítima abrangente, requerer que a presença anglo-francesa ultramarina, torne-se mais europeia, reforçando, assim, a segurança marítima da União Europeia (UE) como um todo. Desta maneira a segurança marítima tornar-se-ia mais eficaz e coordenada, no âmbito da Política Europeia de Segurança e Defesa, protegendo com esta ação, simultaneamente, as linhas de comunicação marítimas europeias de interesse e a presença avançada da União Europeia no exterior. Assim, ao passo que a mesma se desenvolve como poder global, estaria se contribuindo para a formação de uma mentalidade europeia estratégica (EUROPEAN PARLIAMENT, 2009, p.21).

### 2.3. A utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras

Vidigal (2018, p. 312), afirmava que “o objetivo das Forças armadas de qualquer país, é o de aliar uma capacidade efetiva de ação política na paz — dissuasória ou de outro tipo— à capacidade de fazer a guerra com eficácia quando esta ocorrer”.

Continua o estrategista naval brasileiro a argumentar que um Poder Naval, para produzir os efeitos dissuasórios deve:

(...) desenvolver uma eficaz capacidade de fazer uso da guerra de minas, especialmente no que concerne ao estabelecimento de campos defensivos nas áreas de maior valor estratégico ao longo de suas costas; **deve estabelecer plataformas de lançamento de mísseis superfície-superfície, em pontos estratégicos, onde a sua localização seja difícil**; deve dispor de uma força de submarinos de pequeno porte, adaptados à operação em águas rasas, podendo permanecer mergulhados por longos períodos, e submarinos maiores, para ataque ao tráfego marítimo em águas profundas; **deve contar com forças aéreas, embarcadas e baseadas em terra e com capacidade de reabastecimento em voo, para o ataque ao tráfego marítimo e às forças navais** apoiando operações de desembarque (VIDIGAL, 2018, pp. 313-314, grifo nosso).

Todavia, ainda que os armamentos e a capacidade tecnológica representem grande parte do poder militar de uma nação, de nada adianta possuir o arsenal mais

avançado, se não há uma concepção estratégica autóctone que adira os objetivos e interesses nacionais com os recursos de toda ordem de que dispõe o Estado para a sua consecução. Agrava-se o fato de não se possuir esta concepção, a inserção da realidade, a qual, na maioria das vezes, acaba por constranger, e até mesmo, se impor, de maneira dolorosa e amarga aos países míopes estrategicamente.

O Brasil dispõe de pensamento estratégico genuinamente brasileiro, especialmente o militar naval. Nesse seguimento, além do pensamento original do Almirante Vidigal, é cabido trazer à luz o posicionamento do Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca (1919-1998), Ministro da Marinha pelo período de 15 de março de 1979 a 21 de março de 1984, durante o governo do Presidente João Baptista de Oliveira Figueiredo (1918-1999), sobre a utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras, especialmente a Ilha da Trindade.

Destaca-se esse recorte de pensamento, pois, desde então, não há, pelo menos em publicações ostensivas do Ministério da Defesa ou da Marinha do Brasil, uma discussão acerca do tema, que se apresenta de elevada importância e relevância estratégica, conforme explicitado ao longo dos capítulos desta dissertação. Mormente ao levarmos em consideração as presenças, em nosso entorno geoestratégico, de países extrarregionais detentores de capacidade de projeção de poder por meio de seus territórios ultramarinos, como os ingleses, ou a partir de bases estratégicas em outros países e departamento, como o caso francês na África subsaariana e na Guiana Francesa, respectivamente. Relevante também resgatar que a Ilha da Trindade já fora ocupada pelos britânicos, por uma última vez, em 1895-1896, e sua recuperação para a soberania brasileira deu-se após complexas negociações diplomáticas, como expõe Kämpf (2016), sendo:

(...) pouco provável que algo desta natureza ocorra na atualidade, importa lembrar que o arquipélago de Trindade e Martim Vaz foi invadido no passado, pela Inglaterra, em ao menos duas ocasiões, em 1781 e, pela última vez, entre 1890 e 1896, justamente em um período em que existiam disputas pela delimitação da fronteira norte do Brasil com a então Guiana Inglesa, dentre outras tensões estratégicas entre o Brasil e a então potência hegemônica do século XIX. Pode-se considerar que a ocupação das ilhas por parte da Inglaterra pode ter sido um elemento determinante para a estratégia inglesa de pressionar o Brasil a aceitar uma negociação em termos mais favoráveis aos ingleses. Este processo resultou na aceitação, por parte do Brasil, de uma arbitragem desfavorável ao país em 1904, em que a Inglaterra ficou com cerca de 60% da área disputada na questão da região do Rio Pirara, na fronteira entre o atual estado de Roraima e a então Guiana Inglesa. Posteriormente, durante a Primeira Guerra Mundial, alemães e ingleses chegaram a travar uma batalha naval significativa na região das ilhas de Trindade e Martim Vaz, que na ocasião a Marinha alemã pretendia utilizar



como uma base secreta para atacar navios no Atlântico Sul (DE OLIVEIRA; CEPIK; BRITES, 2016, p. 145).

O Almirante Maximiano da Fonseca possuía uma personalidade dinâmica e realizadora, por vezes *avant-la-lettre*, associada a uma grande loquacidade (FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, 2018). Em sua gestão, por exemplo, ocorreram diversas decisões que repercutem na Marinha do Brasil até hoje. Dentre elas, se destacam as seguintes: a autorizar a Marinha a ser a primeira Força Armada do Brasil a permitir o ingresso de mulheres militares; avalizou o relatório pormenorizado que defendia que a Marinha do Brasil deveria desenvolver um projeto científico de enriquecimento de urânio, com o propósito de dominar a estratégica e desafiante, sobretudo para um país em desenvolvimento como o Brasil, a tecnologia para a construção de um reator para propulsão de submarinos; criou um programa para construção de submarinos convencionais (cuja propulsão não é nuclear, mas sim através de motores diesel-elétricos), resultando na aquisição, pelo Brasil, das capacidades de projetar, construir e manter esse tipo de equipamento militar, por meio de transferência de tecnologia da Alemanha para o Brasil, dando origem à classe de submarinos “Tupi” (IKL-209); incentivou a realização de uma expedição à Antártida para marcar, em última instância, a presença brasileira naquele continente; autorizou a transferência da sede do Comando do 5º Distrito Naval da cidade de Florianópolis, em Santa Catarina, para a cidade de Rio Grande, no Rio Grande Sul, em razão, dentre outros motivos, da importância deste porto para o comércio marítimo; criou um Comando Naval em Manaus, atualmente, nomeado 9º Distrito Naval (FONSECA, 1985, *passim*).

O Ex-Ministro escreveu dois livros, uma autobiografia, “De Taboas a Brasília” (FONSECA, 1999), onde discorre sobre sua trajetória, e um livro-relatório intitulado “Cinco anos na Pasta da Marinha”, de 1985, no qual faz um relato pormenorizado de sua gestão, dedicando-se inclusive a tecer suas considerações sobre a utilização militar, em sua plenitude, da Ilha da Trindade, em uma seção intitulada “Aeródromo na Ilha da Trindade”. Apesar da distância temporal, sua pertinência estratégica continua válida e atual para o tempo presente.

A temática é abordada por Maximiano da Fonseca (FONSECA, 1985) iniciando-se com o argumento que o Brasil, em virtude de sua dimensão territorial, população e desenvolvimento, associado às relações diplomáticas estáveis como nossos vizinhos, com os quais não há litígios fronteiriços, poderia, sob a ótica militar, não se

preocupar com ameaças vindas do continente, em que pesem as deficiências nesse campo. Entretanto, o mesmo raciocínio não ocorreria, quanto às possíveis ameaças vindas do mar, extracontinentais.

O Brasil possui um litoral de cerca de oito mil quilômetros de linha de costa. Ademais, sua zona econômica exclusiva estende-se até duzentas milhas náuticas, a partir das linhas de costa, podendo, em alguns casos específicos da CNUDM, estender-se até trezentos e cinquenta milhas náuticas. Estes valores representam a enorme dimensão dos recursos necessários ao Poder Naval brasileiro para proporcionar a segurança contra ameaças vindas do mar, bem como exercer uma fiscalização em prol dos interesses brasileiros no mar.

Prossegue o argumento, ressaltando que, apesar de a Marinha pudesse ser considerada satisfatória quanto à sua qualidade, na questão quantitativa, era motivo de grandes preocupações, não somente por aqueles diretamente envolvidos por seu preparo e emprego, mas por todos os cidadãos brasileiros conscientes da importância do Poder Naval para as nações.

À época, 1985, segundo o almirante Maximiano, no que se refere aos meios flutuantes, podíamos, no máximo, ocupar um tímido quarto lugar, quando comparada às demais Marinhas sul-americanas. O ex-ministro não deixa claro se baseou sua conclusão apenas em uma análise do quantitativo numérico de navios de cada Marinha, o qual é um dos diversos critérios de classificação<sup>28</sup> possíveis de marinhas de guerra (COUTAU-BÉGARIE, 2006, p.480).

Apesar do ceticismo por parte de alguns, quanto às ameaças vindas do mar, Maximiano reafirma suas possibilidades e veracidade, expondo que podem ser classificadas em, duas categorias: a primeira seriam as tentativas de exploração de recursos naturais brasileiros no mar, em decorrência da então recente Convenção de Montego Bay, que originou a CNUDM, em 1984. O Almirante então se remete, como exemplo, à Guerra da Lagosta (1963). Disserta Abreu<sup>29</sup> (2007, p.29) sobre o episódio histórico destacando que o que ocorrera, de fato, fora uma crise oriunda de conflito de interesses, de temática ambiental, provavelmente o primeiro dessa natureza que o Brasil se envolveu. Sua origem se deveu à:

---

<sup>28</sup> Sobre classificação de Marinhas, destaca-se o recente trabalho de Almeida & Cabral (2018).

<sup>29</sup> O Contra-Almirante da Marinha do Brasil Guilherme Mattos de Abreu exerceu, dentre outros cargos e funções, o Comando da 2ª Divisão da Esquadra, a Direção do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE) da Escola Superior de Guerra (ESG), a Superintendente de Ensino da Escola Naval e a função de Assessor do Colégio Interamericano de Defesa, em Washington, Estados Unidos da América.

(...) presença de barcos de pesca franceses capturando lagostas na costa do Nordeste, fora do Mar Territorial. Os franceses defendiam a tese que a lagosta nadava e era um recurso da água; portanto, poderia ser pescada. Para o Brasil, a lagosta necessitava manter-se em contato físico com o fundo, logo era um recurso da plataforma continental, e como tal, pertencia ao país costeiro. Note-se que o Brasil quase chegou ao enfrentamento bélico, não só para preservar um recurso econômico existente em sua plataforma continental, mas também, à luz dos argumentos empregados, para proteger o seu habitat, que os franceses já teriam impactado em outras áreas, devido às técnicas de captura que empregavam. Eles pescavam arrastando redes no fundo do mar, sistema que não é seletivo, pois pega tudo o que encontra: lagostas ovadas ou muito pequenas e outros espécimes, tanto da flora quanto da fauna marinha. No processo, o que não servia era devolvido à água. Em suma: um desastre ecológico. Houve acusações – comprovadas por ocasião das inspeções em barcos franceses apresados – de que as redes também capturavam e destruíam os dispositivos artesanais de pesca (covos) dos pescadores brasileiros. A crise foi um problema bastante grave, com condução por vezes deficiente por parte dos diversos atores envolvidos. Poderia evoluir para um confronto militar, uma vez que unidades da Marinha Francesa estavam relativamente próximas, realizando exercícios de adestramento de rotina nas costas do Senegal. Tanto que a escalada da crise ocorreu em decorrência do presidente De Gaulle decidir enviar um dos navios de guerra que participava do adestramento (o Contratorpedeiro “Tartu”) para proteger os barcos de pesca franceses. Daí a reação brasileira de enviar navios da Esquadra do Rio de Janeiro para o Nordeste, a qual seria acompanhada por uma mídia alvoroçada.

A segunda categoria seria a ocorrência de uma conflagração de grandes proporções, que fatalmente afetaria o comércio brasileiro, realizado, em quase a sua totalidade, por via marítima.

Assevera Maximiano que, se dispuséssemos durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) de um Poder Naval congruente às necessidades de defesa brasileiras, o Brasil não teria sido forçado a ceder o estabelecimento, em seu território, de diversas bases aéreas e navais aos norte-americanos, muito antes de ter sido alvo de hostilidades ao nosso tráfego e linhas de comunicação marítimas. Maximiano reitera que poderíamos então, ter mantido nossa segurança marítima, sem abrir mão de nossa neutralidade, pois não seria adequado, por parte das potências do Eixo, notadamente a Alemanha do III Reich, a agressão a um país cujos meios navais, indubitavelmente, contribuiriam para o esforço de guerra dos Aliados, sobretudo no Atlântico. Nesse sentido, também afirma Paiva (2015, pp. 210-211):

O “Saliente Nordestino” e Fernando de Noronha têm importância estratégica em caso de conflito no Atlântico, pelo gargalo formado entre essa região e a costa ocidental africana na altura de Dakar no Senegal e pela vantagem militar de ali dispor de uma base aeronaval pelas potências envolvidas no contencioso. Caso o Brasil quisesse manter neutralidade, só teria êxito se possuísse poder militar para dissuadir ou resistir à pressão, coação ou agressão de um contendor para usar a região ou impedir que ela fosse usada

pelo oponente. Assim foi na Segunda Guerra Mundial. Se o Brasil não houvesse declarado guerra ao Eixo em 1942, seria difícil manter a neutralidade e dissuadir ou impedir uma intervenção dos aliados para conseguir a base de Natal, que se transformou no chamado “Trampolim da Vitória”, apoiando a invasão do Norte da África no final de 1943.

Maximiano então se aprofunda na temática, após esse introito, reconhecendo que tem sido significativo o esforço de contínuas Administrações Navais, a fim de dotar a Marinha do Brasil (MB) de meios navais adequados para proporcionar a segurança do Brasil no mar. Apesar de ter havido, naquele tempo, algum progresso, fruto da dedicação, entusiasmo e criatividade daqueles que compunham os quadros da MB, a meta estava longe de ter sido alcançada.

O Almirante enxerga possíveis causas para a fraqueza do Poder Naval brasileiro: (1) as crônicas dificuldades econômico-financeiras que o Brasil enfrentava na década de 1980, e (2) a inexistência de uma sólida mentalidade marítima do povo brasileiro<sup>30</sup>. Em relação a esta causa, Maximiano é complacente, considerando-a natural, pela situação geográfica do Brasil, já exposta no início de sua argumentação.

Finalmente, o Ex-Ministro passa a tratar da ocupação militar da Ilha da Trindade, expressando que “a criatividade seria um dos melhores recursos de que se dispõe, para se compensar, pelo menos em parte, a falta de recursos”.

Nessa perspectiva:

o aproveitamento da Ilha da Trindade poderá contribuir de maneira muito significativa para o fortalecimento de nosso Poder naval. Sem exagero podemos afirmar que dotar a Ilha da Trindade de meios adequados, equivalerá a dotar a Marinha de um número significativo de meios flutuantes de combate, por um preço muito inferior ao que custaram tais meios. De fato, podemos pensar que para substituir a Ilha da Trindade, em sua função potencial de vigilância e proteção da área marítima por ela abrangida, necessitaríamos de uma força naval, nucleada num navio aeródromo, operando permanentemente. Por sua posição geográfica no Atlântico Sul e, particularmente, por sua localização em relação a nossa costa, a Ilha da Trindade pode exercer um papel de mais alta importância não só para a nossa própria segurança quanto às ameaças vindas do mar, mas também, para a segurança e garantia das linhas de navegação do Mundo ocidental, desde que ali sejam construídas adequadas instalações de apoio aos meios aeronavais (FONSECA, 1985, p. 110).

Maximiano vai mais além, inserindo o Brasil no esforço de defesa ocidental, contra a então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), ainda que não a

---

<sup>30</sup> Na visão de Till (2013, pp.88-108), o poder marítimo (*seapower*) de um Estado se estabelece pela existência de alguns elementos fundamentais, quais sejam: pessoas, sociedade e governo com mentalidade marítima (atributos sociopolíticos), geografia marítima (atributo físico), recursos marítimos e existência de uma economia marítima (atributos econômicos) e tecnologia.

mencione explicitamente, posto ser essa a hipótese de conflito durante a Guerra Fria. Vislumbra então um papel para a Ilha da Trindade. Um complexo de vigilância dos navios em trânsito pelo Atlântico Sul, juntamente com a Ilha de Ascensão, uma vez que haveria os meios adequados, em decorrência da distância e da posição que as separariam, assim como pela distância da Ilha da Trindade ao litoral brasileiro. Este complexo de vigilância, na hipótese de conflagração geral, seria de maior importância para o então bloco ocidental. Desta forma, uma Base Aérea na Ilha da Trindade teria também, pela ótica do sistema internacional, incomensurável valor político para o Brasil.

No que tange exclusivamente aos interesses nacionais brasileiros, o Almirante Maximiano afirma que:

(...) a existência de uma base aérea na referida Ilha permitirá, de maneira mais econômica e eficiente possível, uma vigilância permanente, de vasta extensão do nosso mar, ou em outras palavras, uma sentinela avançada do Brasil no Atlântico Sul, a mais de 600 milhas da costa brasileira (FONSECA, 1985, p. 110).

Pelos argumentos já expostos, Maximiano da Fonseca declara, peremptoriamente, que sempre fora da opinião que seria da maior importância, seja sob a ótica política —internacional—, quanto pela estratégica, dotar a Ilha da Trindade dos meios adequados ao apoio de forças aeronavais.

Neste momento da seção em que discorre sobre a importância de uma Base Aeronaval na Ilha da Trindade, o Almirante-de-Esquadra Maximiano aborda os aspectos operacionais para execução do projeto. Em seu primeiro ano no Ministério, Maximiano convidara o então Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Délio Jardim de Matos (FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, 2018a) a visitar Trindade, juntamente com outros oficiais da Aeronáutica, técnicos na construção de aeroportos.

Em um momento posterior também visitaram o local não apenas outros técnicos da Aeronáutica, mas engenheiros de duas grandes empresas de construção civil à época (Norberto Odebrecht e Internacional de Engenharia) a fim de executar estudo prévio sobre a viabilidade de construção de um aeródromo na Ilha da Trindade, além de outras facilidades. Escreve Maximiano da Fonseca:

Como resultado, as Firms apresentaram um Estudo Preliminar, demonstrando ser perfeitamente viável a construção de uma pista com cerca de 1.300 metros de extensão e que poderia, sem grandes dificuldades, ser ampliada para mais de 2.000 metros; um atracadouro para navios com até 10 metros de calado, este dependendo de um estudo mais profundo de

exequibilidade; e da infraestrutura necessária para operações aéreas (FONSECA, 1985, p.110).

Discorre o Ex-Ministro sobre o processo de obtenção de financiamento, junto ao governo norte-americano, para a construção das estruturas militares, orçado, à época, em cerca de 200 milhões de dólares. A Marinha norte-americana não se mostrou receptiva quanto ao apoio para obtenção do empréstimo junto ao governo dos EUA, justificando que tinha outros problemas de superior prioridade. Maximiano então declarou que o real motivo pelo não apoio residia no fato de que as autoridades norte-americanas relegavam o Atlântico Sul a uma posição secundária, em seus cálculos estratégicos de segurança, e que apenas o uso da Ilha de Ascensão seria suficiente para a defesa de seus interesses neste oceano.

Ao longo do texto, apenas um argumento contrário à construção de um aeródromo e instalações de apoio na Ilha da Trindade foi apresentado pelo Almirante. Este seria baseado no fato de, uma vez que essa facilidade militar existisse, poderia despertar no inimigo a cobiça, com a possibilidade de o mesmo utilizar a estrutura militar contra o Brasil.

Maximiano manifesta seu ceticismo quanto ao argumento, sob o ponto de vista militar, afirmando que, analogamente, não se deveria usar uma arma para defesa pessoal, pois a mesma poderá ser tomada e utilizada contra seu portador.

Contextualizou, ainda, que a falta de uma defesa adequada não livraria o Brasil de um possível inimigo vir a ocupar, facilmente, a Ilha da Trindade, utilizando-a como ponto de apoio para ameaçar o território continental brasileiro, mesmo sem a existência de um aeródromo, com o episódio então recente, da Guerra das Malvinas. Maximiano cita a utilização da ilha de Geórgia do Sul, a qual, apesar de não dispor de maiores facilidades à época, foi de grande valia à Força Tarefa britânica, conforme relatado pessoalmente, ao Almirante Maximiano pelo próprio *First Sea Lord* do Almirantado inglês, Almirante-de Esquadra *Sir John David Elliott Fieldhouse*, que havia sido o Comandante da Força-Tarefa 317, e cuja missão era recuperar as Ilhas Falklands.

Essa valia estratégica das ilhas britânicas no Atlântico Sul, e que ameaçariam o Brasil, também é destacada por Paiva (2015, p.221):

O “corredor” de ilhas britânicas possui um conjunto de bases aéreas e navais de alto valor estratégico para os Estados Unidos e seus aliados em qualquer conflito no Atlântico. (...) A partir dessas ilhas, o litoral brasileiro pode ser alcançado ou alvejado por forças agressoras e as rotas de navegação do Atlântico podem ser monitoradas, controladas, comprometidas ou bloqueadas. Daí serem alvos compensadores para a defesa nacional, em caso

de conflito armado contra aquelas potências, no sentido de neutralizar suas instalações ou limitar sua utilização pelo oponente.

Concluindo seu pensamento, Maximiano Eduardo da Silva Fonseca confessou que sentia certa frustração por não ter conseguido viabilizar o aeródromo na Ilha da Trindade, posto a elevada importância a ele atribuída em seu pensamento estratégico, e que poderia ser o primeiro e basilar passo no sentido de dotar a Ilha de todas as instalações necessárias ao apoio de Forças Aeronavais. Portanto, reconhecia que:

Em consequência do que acabamos de mencionar, **consideramos da maior importância a construção de um aeródromo na Ilha da Trindade, complementado por instalações de defesas adequadas**, isto não só, conforme já havíamos exposto, pelo que ele representará para segurança de nosso território continental, mas também, para defesa da própria ilha, impedindo que facilmente possa ser tomada para ser utilizada como ponto de apoio de ações hostis contra nosso litoral (FONSECA, 1985, p. 111, grifo nosso).

Retirando-se a clivagem da Guerra Fria dos escritos do Ex-Ministro da Marinha Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, percebe-se a atualidade de sua concepção estratégica para a utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras, posto que o aproveitamento pleno de seu enorme potencial como bases geoestratégicas avançadas para a defesa nacional do Brasil, ainda não se concretizou, em pleno século XXI.

Salienta-se também que a importância da ocupação militar das ilhas oceânicas, especialmente da Ilha da Trindade, pode se remontar a cem anos atrás. A seção Noticiário Marítimo, da Revista Marítima Brasileira, referente aos meses de julho e agosto de 1918, destaca uma conferência, realizada em três de agosto daquele ano, do Doutor Bruno Lobo, Diretor do Museu Nacional, o qual chefiara uma comissão científica à Ilha, sob jurisdição do então Ministério da Marinha, a bordo do Cruzador Barroso. Do resumo de sua conferência, sublinho o seguinte trecho, preservando a grafia então utilizada:

O Sr. Professor Bruno Lobo terminou a sua instructiva conferencia, mostrando qual a importância da Ilha da Trindade, não como terreno de cultura, para o que não se presta nem como fonte de riqueza mineral, mas como excellente base maritima, deposito de combustível e estação de submarinos. 'A Ilha da Trindade, finaliza o Professor Bruno Lobo, é uma atalaia, um ponto de vigia em zona do Atlantico, uma defesa de primeira ordem de vasta extensão da nossa costa. Embora seja preciso fortificala, dependendo talvez elevada quantia, não nos devemos esquecer de Heligoland, rochedo transformado pela Allemanha em fortaleza até então ainda expugnada. O seu valor é todo militar. Demais, é um pedaço do Brasil (REVISTA MARÍTIMA, 1918).

Sobre a menção à Heligoland, está é uma ilha de 210 hectares (2,1 km<sup>2</sup>), atualmente parte do estado alemão de Schleswig-Holstein, localizada no noroeste da Alemanha, no Mar do Norte, a 65 km da costa noroeste da cidade de Cuxhaven. Os alemães após 1890, e principalmente durante o período da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) transformaram-na, à época do conflito, em uma “Gibraltar do Mar do Norte”, com uma grande base naval, extensas instalações portuárias e docas, fortificações subterrâneas e baterias de artilharia costeira. Sobre a estratégia naval a partir de bases alemã no Mar do Norte, disserta MacMillan (2014, p. 102):

A Alemanha não conseguiria se sobrepor à Inglaterra no mundo inteiro, mas o que poderia fazer era constituir séria ameaça às ilhas [britânicas] a partir de bases alemãs no Mar do Norte. Providencialmente, segundo o Acordo Anglo-Germânico de 1890, a Alemanha trocara seus direitos em Zanzibar pela ilha rochosa de Heligoland, que poderia ser útil na defesa dos acessos aos portos alemães no Mar do Norte. Assim, se a Inglaterra, (...), atacasse a costa alemã ou a própria Marinha da Alemanha no caso de uma guerra, sua esquadra poderia sofrer baixas expressivas. A estratégia [alemã] (...) permaneceu imutável ao longo dos anos: destruir a esquadra inglesa a cem milhas a oeste de Heligoland.

Sobre as bases, de uma forma geral, e sua relevância para uma estratégia marítima eficiente, Till (2013, p. 99, tradução livre) afirma que:

Obter, explorar e defender bases também sempre foi uma parte importante da estratégia marítima, porque as bases proporcionam às forças navais um refúgio seguro, o fácil fornecimento de suprimentos e necessidades, um lugar para reparo, reequipamento de navios e a recuperação do pessoal. Elas dão às marinhas maior alcance e resistência.

No que tange às demais ilhas oceânicas, Martim Vaz e Fernando de Noronha, o pensamento estratégico exposto por Maximiano da Fonseca é de idêntica aplicação. Martim Vaz, por sua proximidade à Trindade, cerca de vinte e cinco milhas náuticas (quarenta e sete km), sua defesa poderá ser feita a partir daquela ilha.

Já a Ilha de Fernando de Noronha possui uma pista de 1.845 metros, operando com até sete aeronaves simultaneamente, e seu aeroporto é classificado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) como de classe II<sup>31</sup> (BRASIL, 2011). Portanto, já existe um aeródromo em seu território, o qual poderá ser complementado por estruturas de apoio, como hangares e oficinas, bem como unidades de defesa antiaérea, com mísseis e radares de detecção.

---

<sup>31</sup> Aeródromo Classe II é aquele que processou entre 100.000 (cem mil) e 399.999 (trezentos e noventa e nove mil, novecentos e noventa e nove) passageiros, considerando a média aritmética anual no período de referência. Em 2016, de acordo com o Anuário do Transporte Aéreo da ANAC, embarcaram-se, no Aeroporto de Fernando de Noronha (SBFN) 102.435 passageiros (ANAC, 2017).



Além disso, a ilha tem a capacidade de suportar a construção de um píer para atracação de navios de médio e grande porte, como os Navios Patrulha Oceânicos (NPaOC) Classe Amazonas e os recém-adquiridos Navios de Apoio Oceânico (NAPoC) Classe Mearim. Ou até mesmo Navios Escoltas, Tanques e Submarinos, transformando-se em um importante ponto de apoio logístico e defensivo para as Forças navais em operação no segmento setentrional do Atlântico Sul, dando origem, por conseguinte a uma base aeronaval avançada.

Nesse sentido, disserta Albuquerque (2017, p.530) sobre as novas funções estratégicas dos *chokepoints*, especialmente as ilhas oceânicas, lembrando, igualmente, a presença de potências extra regionais no Atlântico, e as vantagens estratégicas que as mesmas já possuem na região, condição esta, infelizmente, que o Brasil ainda não possui, desde o trabalho do Almirante Maximiano, em meados da década de 1980:

A extensa área de trafegabilidade dos navios mercantes dificulta a pronta resposta da cobertura naval no Atlântico Sul, mas a evolução tecnológica com os sensores remotos instalados em plataformas espaciais e em aviões de patrulhamento tornam a identificação e a interdição do espaço marítimo pelo poder aéreo algo cada vez mais factível. Nessas condições, os choke points adquirem novas funções estratégicas, como comprovado pelas operações de reabastecimento de jatos militares por ocasião da Guerra do Golfo (ilha de Diego Garcia) e da Guerra das Malvinas (ilha de Ascensão).

No Atlântico Sul as ilhas britânicas de Ascensão (em consórcio com a USAF), Santa Helena e Malvinas contam com ampla logística para fins militares. E numa estratégia que replica o Eixo Natal - Dakar, a França mantém vantagens de posição em ambas as margens do Atlântico Sul, projetando-se nas costas sul-americana e africana do estrangulamento do Atlântico (fechamento do Eixo Caiena - Dakar).

A vantagem dessas potências extracontinentais no Atlântico Sul é também de meios. Além da localização estratégica de pistas aéreas e de tropas, Reino Unido, França (...) dispõe de navios aeródromos e submarinos nucleares em condições operacionais, que inclusive já foram mobilizados em operações militares na região (ALBUQUERQUE, 2017, p. 530)

Ademais, o cenário diagnosticado pelo ex-ministro da Marinha há quase quarenta anos, de ameaças à segurança marítima e ao território continental dos países costeiros, se difundiu, evoluindo em complexidade, intensidade e frequência, transformando-se as ameaças marítimas em ameaças multidimensionais, crescentes e cada vez mais recorrentes. Igualmente, persistem as contingências econômicas e restrições orçamentárias ao setor de defesa do Brasil, exigindo dos *policymakers* soluções inovadoras, das quais a geoestratégia de utilização militar das ilhas oceânicas brasileira poderia ser um paradigma a ser explorado, sendo a mesma uma possível linha de ação militar naval para prover a segurança e defesa no Atlântico Sul dos interesses brasileiros nesta parcela de oceano, compondo “o grande desafio brasileiro para este

século: construir um caminho de expansão dentro e fora do seu entorno estratégico”  
(NEVES, 2015, p. 259).

### CAPÍTULO 3: BASES GEOESTRATÉGICAS EM ILHAS

O presente capítulo apresenta alguns países que possuem uma geoestratégia de utilização militar de ilhas oceânicas. Serão abordadas as instalações militares e de apoio insulares dos seguintes países: Índia, Reino Unido, França, China e EUA, bem como seus respectivos cenários geoestratégicos nas regiões de interesse.

Reino Unido, França e EUA buscam manter suas posições ultramarinas em ilhas obtidas ao longo de sua trajetória histórica, por vezes há séculos, ao passo que China e Índia ambicionam, atualmente, projetar seu poder a partir de trampolins geoestratégicos insulares, diferenciando-se do perfil estratégico apresentado nas últimas décadas, de circunscrição em seus entornos regionais.

Desta forma o propósito deste capítulo é explicitar que as ilhas oceânicas ainda possuem elevada valia estratégica, conforme enunciado por Alfred Thayer Mahan (HARKAVY, 1982, p. 295) e contemporaneamente por Till (2013, p. 323, tradução livre), o qual afirma que:

A jurisdição sobre as ilhas é peculiarmente sensível, porque simboliza a autoridade e a reputação dos Estados demandantes, tanto nacional como internacionalmente. Como as ilhas estão necessariamente distantes dos centros de governo, elas são vistas como "indicadores de desempenho" gerais da capacidade de um regime de governar de forma eficaz. É por isso que a disputa sobre as Ilhas Falklands foi tão importante para os governos da Argentina e do Reino Unido; o que estava em jogo não era simplesmente uma questão de jurisdição sobre ilhas distantes, mas a reputação, e até mesmo a sobrevivência dos dois regimes conflitantes. (...) Além disso, o orgulho e a honra podem não estar relacionados ao status legal das ilhas, ao valor dos recursos que podem gerar ou mesmo ao seu valor estratégico<sup>32</sup>.

Em harmonia com o que tem sido apresentado neste trabalho, serão nas novas fronteiras marítimas onde a delimitação dos espaços marítimos trará consigo cada vez maiores implicações geoestratégicas e geopolíticas, sendo um provável local onde ocorrerão os principais conflitos nos oceanos. Os litígios terão como causa a existência, ou mesmo o acesso a recursos energéticos, minerais e alimentares nos oceanos e o controle das linhas de comunicação marítimas críticas, imprescindíveis ao comércio

---

<sup>32</sup> Do original: *Jurisdiction over islands is peculiarly sensitive because its symbolizes the authority and the reputation of claimant states, both domestically and internationally. Because islands are necessarily remote from the centres of government, they are seen as general "performance indicators" of a regime's capacity to rule effectively. This why the dispute over the Falkland Islands was so important to the governments of both Argentina e UK; what was at stake was not simply a matter of jurisdiction over distant islands, but the reputation, even the survival as it turned out, of the two conflicting regimes. (...) Moreover, pride and honour maybe quite unrelated to the legal status of the islands, the value of there sources they might generate, or even their strategic value.*

mundial. Pois, “todas as questões de soberania emanam dos mesmos desejos e temores — o desejo de salvaguardar rotas para transporte militar e comercial, de possuir as riquezas naturais da região e o temor de que outros possam ganhar onde você perde” (MARSHALL, 2018, p. 263).

Corroborando o argumento as palavras de Marshall (2018, p.201) sobre o antagonismo sino-indiano. O autor esclarece que:

(...) apesar das riquezas naturais, a Índia não rivalizou com o crescimento da China. Como ela [China] está saindo agora para o mundo, os dois países podem colidir — não ao longo da fronteira terrestre, mas no mar. (...) o avanço da tecnologia significa que as duas [nações] precisam de vastas quantidades de energia; a geografia não lhes legou essas riquezas, e assim ambos os países foram forçados a expandir seus horizontes e se aventurar nos oceanos, e foi aí que se defrontaram.

Soma-se aos conflitos interestatais, a problemática da segurança marítima — promovida, sobretudo por atores não estatais, a qual tende a tornar cada vez mais complexa a resolução de controvérsias nas fronteiras marítimas nos oceanos. Ainda que a segurança marítima estimule e exija a cooperação entre os poderes navais na construção de soluções aos problemas de segurança, como pirataria, terrorismo marítimo e desastres humanitários (KEMP, 2010, pp. 177-178); (TILL, 2013, p. 334).

Afinal, “os Estados sabem que para alguém ter sucesso (...) eles precisam cooperar, especialmente em questões como recursos pesqueiros, contrabando, terrorismo, busca e salvamento e desastres ambientais” (MARSHALL, 2018, p. 264), o que encontra ressonância em Coutau-Bégarie (2006, p.490) de que:

o surgimento da globalização anuncia novas mudanças, com a importância cada vez maior dada a missões de patrulha, de luta contra o tráfico de todos os gêneros (drogas, imigração ilegal etc), de preservação do meio ambiente, de defesa da soberania do Estado sobre seu espaço marítimo e sobre os recursos da zona econômica exclusiva ou de sua plataforma continental.

Outro ativo significativo, de ordem material, são os cabos submarinos de dados, por onde trafegam a quase totalidade da informação do planeta, conectando a humanidade, e sendo mais rápidos e estáveis que os sistemas de dados satélites, e, é claro, uma infraestrutura crítica dos países, havendo, portanto, no que tange aos cabos submarinos, “uma ligação cada vez mais explícita entre geopolítica e telecomunicações” (FERNANDES, 2015, p.281).

Till (2013, p. 335) afirma que “as políticas marítimas nacionais devem ser destinadas a antecipar e preparar eventos antes que ocorram, em vez de simplesmente responder a eles”. Assim sendo, “uma abordagem proativa deste tipo tornaria a gestão

do problema mais eficaz e a sua resolução talvez um pouco menos impossível (...)” (TILL, 2013, p. 335). A política marítima, portanto, englobaria todas as atividades relacionadas ao mar, quais sejam as relações internacionais, o direito marítimo, a denominada “economia azul” e o comércio marítimo, a ciência e tecnologia.

No tocante à operacionalização da política marítima, ela se dá por meio da estratégia marítima, cuja estratégia naval é uma de suas componentes. Coutau-Bégarie (2006, p. 490) expõe que:

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

Antes de prosseguir, porém, é necessário se determinar o significado de estratégia. Till (2013, p. 47) utiliza-se da definição de Liddell Hart (1967), onde estratégia é: “a arte de distribuir e aplicar os meios militares para cumprir os fins da política”. Particularizando para a estratégia naval, em síntese e de forma objetiva esta seria o conjunto de atividades militares navais com o objetivo de se alcançar ou explorar o comando dos mares, a fim de se projetar o poder nacional sobre os oceanos.

Retomando a questão geoestratégica, aqueles países que possuem uma política e uma estratégia de utilização militar de suas ilhas oceânicas provavelmente gozarão de vantagem quando da irrupção de conflitos no oceano, pois terão mais opções no teatro de operações. Afinal, o objetivo de qualquer ação militar é obter avanços no tempo de reação, no posicionamento geográfico das forças e na concentração e apoio às forças militares, contribuindo, assim, para um equilíbrio estratégico favorável tanto na paz quanto na guerra (EUROPEAN PARLIAMENT, 2009, p. 6).

Afinal, certa presença militar sempre deve ser mantida na região de interesse, enviando, assim, um sinal sobre os interesses e a ambição de uma nação numa dada área. O vácuo militar pode ser mal interpretado, como uma falta de interesse e prioridade nacional (MARSHALL, 2018, p. 261). Nesse sentido, Paiva (2015, p. 206) afirma que:

Os países, isso é histórico, procuram sempre manter ou ampliar o poder nacional, daí a necessidade de assegurar o acesso a recursos importantes ou vitais, o que resulta muitas vezes em contenciosos cuja solução pode se dar por negociação pacífica, pressão, coação ou imposição armada. O emprego de força militar está sempre presente em apoio à política exterior de um país,

seja de forma indireta pela cooperação, dissuasão e coação, seja de forma direta por um ato de força.

Para uma eficaz operacionalização da estratégia naval de utilização militar de ilhas oceânicas é fundamental que os países possuam instalações de apoio, particularmente bases navais e aéreas. Essas estruturas não apenas fornecem o apoio logístico para as forças militares em operação, mas também proporcionam aos países que as detêm um grau significativo de influência política sobre a região em que estão localizadas.

Ademais, as instalações militares fora de seus territórios continentais nacionais permitem a projeção contínua de poder, em escala transcontinental, em pontos avançados do mundo. Afinal, quanto mais distantes forem as regiões de um determinado centro de poder, mais difícil é exercer a influência sobre elas, devido a dificuldades de comunicação, comando, controle e inteligência (EUROPEAN PARLIAMENT, 2009, p. 7). Portanto, a presença é um atributo imprescindível e basilar, quando o assunto são as ilhas oceânicas, pois “ilhotas deserdadas e inabitáveis, que nenhum Estado sonhava em reivindicar, tornam-se objeto de uma competição por vezes encarniçada, uma vez que elas podem se beneficiar de uma zona econômica de 200 milhas, a qual pode multiplicar sua superfície por 10.000” (COUTAU-BÉGARIE, 2006, p. 628).

Ainda na questão da região, destaca-se que a posição geográfica ainda é um elemento crucial para a os países, pois “o mais estável dos fatores de que depende o poder de uma nação é obviamente a geografia” (MORGENTHAU, 2003, p.215).

Nessa lógica, Kaplan (2013, p. 3), identifica que os analistas geopolíticos haviam perdido, após o fim da Guerra Fria, o senso de geografia e para recuperá-lo:

Devemos primeiro identificar o momento da História recente em que o perdemos de maneira mais profunda, explicar porque ele definiu e esclarecer como seu esmorecimento afetou nossos pressupostos acerca do mundo. Naturalmente, foi um processo gradual; no entanto, o momento que isolei, quando essa perda se manifestou de maneira mais aguda, foi imediatamente após a queda do Muro de Berlim (1989). Mesmo sendo uma fronteira artificial, cuja derrubada deveria ter acentuado nosso respeito pela geografia e pelo mapa topográfico — bem como pelo que esse tipo de mapa poderia ter renunciado tanto nos adjacentes Balcãs quanto no Oriente Médio —, a supressão do Muro acabou por deixar-nos cegos aos verdadeiros obstáculos geográficos que ainda nos dividiam e aguardavam.

Outra questão geoestratégica primordial é o processo de territorialização dos espaços marítimos. Em face desse processo, cada vez mais os países terão como

primeira necessidade a consolidação de suas fronteiras marítimas, através da definição de suas zonas soberanas nos oceanos, as zonas econômicas exclusivas, pela moldura jurídico-conceitual da CNUDM.

Ressalta-se, contudo, que a *International Seabed Authority* (ISA) poderá conceder, por um determinado período, às corporações públicas estatais ou privadas, o direito de exploração e exploração de recursos minerais na área internacional do assoalho marinho, além dos limites da jurisdição nacional, isto é além da ZEE.

A consolidação das fronteiras marítimas, cujo limite exterior é representado pelas ZEE dos Estados Costeiros, poderá se dar de duas formas: pela cooperação e acordos, ou pela via do conflito (TILL, 2013, p. 334). Esta última opção acontece, especialmente, onde os interesses nacionais dos Estados se sobrepõem. Nesse contexto, em diversas partes do mundo já se constata, frequentemente, escaramuças entre nações, no que diz respeito aos limites e jurisdição de cada ZEE, sobretudo naqueles espaços marítimos confinados e que contém *chokepoints*. O exemplo mais emblemático e flagrante dos últimos anos tem sido aquele ocorrido nos Mares do Sul e do Leste da China e no Oceano Índico, pois:

os planos de modernização das marinhas indiana e chinesa podem levar a um equilíbrio de poder multipolar no Oceano Índico. Ambas as marinhas indiana e chinesa estão realizando programas de intercâmbio e extensão além de suas áreas normais de operação. Forças chinesas trabalharam com o Paquistão no Mar da Arábia, e a Índia participou com os Estados Unidos e o Japão em exercícios navais no distante Mar do Japão (KEMP, 2010, pp. 177 -178).

Retrocedendo especificamente no tocante às ilhas, Kemp<sup>33</sup>(1977) já apontava para a crescente importância estratégica de numerosas pequenas ilhas, para o controle das linhas de comunicação marítimas, sobretudo as oriundas das regiões fontes de matérias-primas, nos mares do sul.

Interessante salientar que o autor, à semelhança de Kaplan, também identificava que durante o final dos anos 1950 e 1960, os estrategistas ocidentais haviam perdido o contato com o "senso geográfico desenvolvido durante a Segunda Guerra Mundial". Kemp atribui esse fenômeno, dentre outros fatores, à evolução da

---

<sup>33</sup> Geoffrey Kemp (1939) serviu na Casa Branca durante a primeira administração do Presidente Ronald Reagan (1980-1984) como Assistente Especial para Assuntos de Segurança Nacional e Diretor Sênior para Assuntos do Oriente Próximo e do Sul da Ásia na equipe do Conselho de Segurança Nacional. Kemp é Ph.D. em ciência política pelo *Massachusetts Institute of Technology*, Mestre e Bacharel pela Universidade de Oxford. O artigo em referência intitula-se "*The New Strategic Map*", e foi escrito para o *Journal "Survival"* do International Institute for Strategic Studies, sendo anterior à Guerra das Malvinas, ocorrida em 1982.

tecnologia militar, à influência perniciosa de cientistas e economistas sobre o estudo da estratégia e a primazia do conflito ideológico durante a Guerra Fria.

Kemp destaca que as ilhas de Diego Garcia, Mayotte, Ascensão, Santa Helena, Falklands, assim como várias ilhas no Pacífico, tornaram-se peças vitais de terreno estratégico. Continua o autor destacando a relevância estratégica das ilhas, as quais não são, evidentemente, um tema novo — como testemunha o uso, pelos britânicos, das vantagens das ilhas oceânicas como estações de carvão e terminais de cabos telegráficos, no século XIX.

Ademais, Kemp (1977, p.52) ressalta a relativa proximidade estratégica entre o Oceano Índico e o Atlântico Sul, e entre a Índia e o Brasil.

Em uma realidade que se fazia presente á época, fins da década de 1970, e que se mostrou persistente até a atualidade, Kemp afiançava que numerosas ilhas antes obscuras no Atlântico Sul e nos oceanos do sul da Índia são apontadas como posições potencialmente vitais de acesso — e de interdição —, a rotas marítimas relacionadas à logística de recursos naturais e matérias primas, particularmente a rota do petróleo ao redor do Cabo da Boa Esperança. Coutau-Bégarie (2006, p. 632) afirma que “esta regra vale também para o Atlântico Sul: a guerra das Malvinas destacou o papel essencial do ponto de apoio instalado na ilha de Ascensão. Sem ele, os britânicos não teriam talvez podido enviar sua esquadra a 14.000 km de suas bases de partida”.

As ilhas do Atlântico Sul foram abordadas anteriormente. No caso do subcontinente indiano, os Estados insulares do Oceano Índico têm sido significantes no tabuleiro geopolítico que ocorre na região. Desta forma, o envolvimento naval da Índia com as Ilhas Maurício e Seychelles, partes interessadas em precaverem-se quanto à China e sua marinha de águas azuis, tem o propósito de que:

(...) [as partes] juntas, possam ao menos acompanhar, se não dominar, a marinha Chinesa enquanto ela navega pelos mares da China, através do estreito de Málaca, para além da baía de Bengala e em torno da extremidade da Índia rumo ao mar Arábico, em direção ao porto amigável que os chineses construíram em Gwadar, no Paquistão (MARSHALL, 2018, p. 202).

Kemp concluiu que as potências marítimas ocidentais deveriam melhorar sua capacidade de mobilizar forças nos mares do sul, através dessas posições no Atlântico Sul e no Índico. (HARKAVY, 1982, p. 290). A análise da Figura 13 seguinte, uma projeção de Mercator azimutal equidistante centrada na Cidade do Cabo, República Sul-Africana, exemplifica a sentença aludida. A figura ressalta, mais uma vez, a importância da posição geográfica, notadamente dos países do Sul global, como o Brasil, a África do



Sul e a Índia, pois “qualquer um que acredite sinceramente que a geografia foi destituída de sua centralidade sofre de profunda ignorância em relação à logística, a ciência de deslocarem quantidades significativas de pessoas e materiais de um continente para outro” (KAPLAN, 2013, p. 35), afinal “atualmente ainda, apesar da propulsão nuclear ou do reabastecimento no mar, as bases permanecem indispensáveis: o descanso das tripulações e a manutenção de um material cada dia mais complexo a exigem de maneira imperativa” (COUTAU-BÉGARIE, 2006 p. 631).

Digno de nota é encontrar menção explícita, no texto precedente, ao Brasil, e sua importância estratégica no Atlântico Sul, como ocorrido na Segunda Guerra Mundial, durante a estratégia aliada, e como poder regional, devido à sua longa linha de costa que se projeta para o oceano Atlântico, ainda que não apresente em ambos os mapas, as Ilhas de Trindade e Martim Vaz e, em apenas um, a ilha de Fernando de Noronha. Kemp igualmente ressalta a proximidade da costa brasileira, a partir de Recife, da África Ocidental, a qual contém consideráveis reservas de petróleo e minerais estratégicos (KEMP, 1977, pp. 54-55).

Figura 13 - Ilhas Oceânicas e Rotas Marítimas de Petróleo

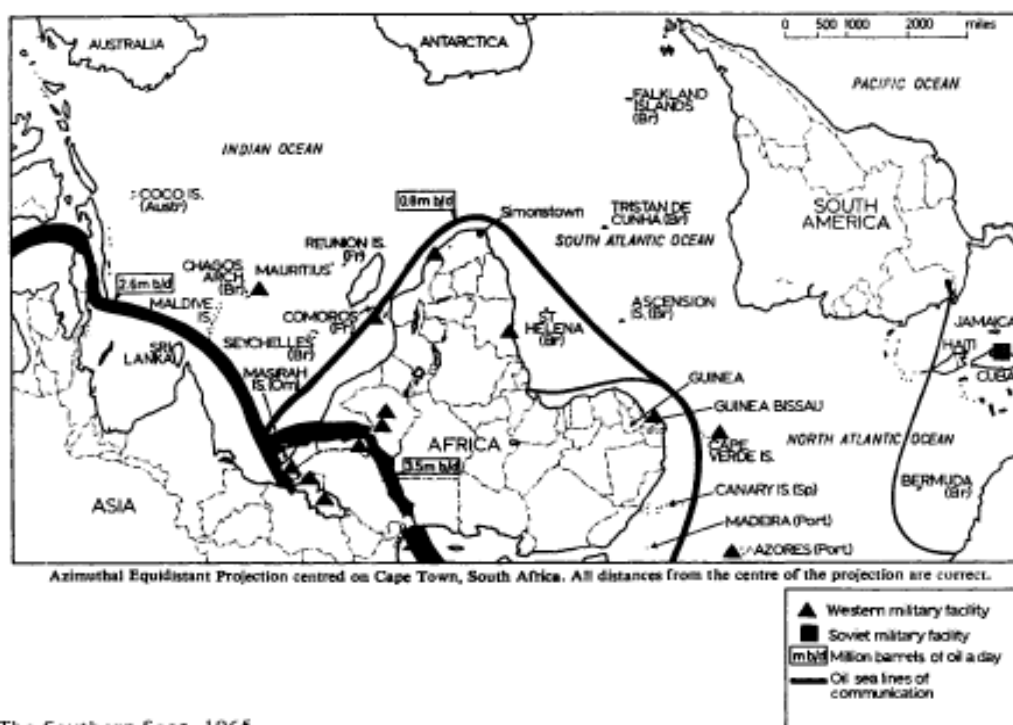
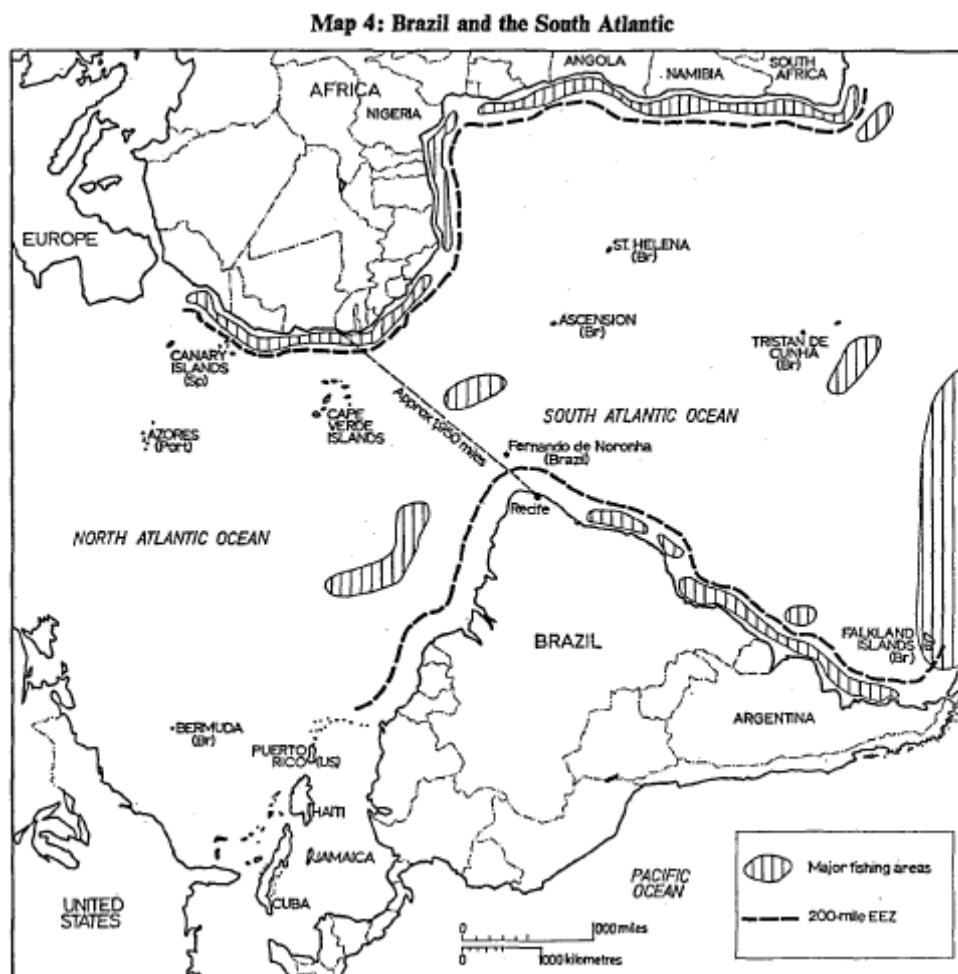


Fig. 6.4. The Southern Seas, 1965.

Source: Geoffrey Kemp, "The New Strategic Map in Survival," *IJSS*, March/April 1977, p. 51.

Fonte: Kemp (1977)

Figura 14 - Brasil e Atlântico Sul



Fonte: Kemp (1977)

Na seção subsequente, serão apresentadas as iniciativas geoestratégicas de Índia, Reino Unido, França, China e EUA, nesta ordem, no que tange à utilização militar de suas ilhas oceânicas, de forma a solidificar que esses países já possuem uma “cultura estratégica de percepção e prática histórica de valoração de ilhas como um ativo geoestratégico” (TILL, 2013, p. 328), e devem servir de exemplo ao Brasil.

### 3.1. Índia

À semelhança do Brasil em seu entorno estratégico marítimo no Atlântico Sul, a Índia, no Oceano Índico, sempre aspirou controlá-lo, ainda que tal desejo não se concretizasse durante boa parte do século XX primeiramente pelo domínio britânico do Raj e do Índico pela Royal Navy até 1947, e após a independência indiana, pela supremacia nas águas do subcontinente pela Marinha dos Estados Unidos da América.

Além do não atingimento da capacidade naval de projeção de poder, a Índia não se direcionou para o mar, por possuir terras férteis no subcontinente, em consequência do regime das monções. As características físicas do território indiano, associadas às realidades geopolíticas e geoestratégicas de suas fronteiras e de inserção internacional a tornavam, até poucas décadas atrás, uma nação majoritariamente continental. Todavia:

Esse quadro sofreu uma mudança súbita a partir dos avanços na tecnologia militar, que comprimiram a geografia oceânica, e do desenvolvimento da economia indiana, que se tornou capaz de financiar importantes aquisições e uma vibrante indústria naval. Outro fator a impelir a Índia para o mar é a ameaça representada pela própria China, na medida em que as aspirações navais dos próprios chineses os empurram para além do Pacífico Ocidental, Oceano Índico adentro. (KAPLAN, 2013, p. 255)

Kemp (2010, pp. 198) afirma que os estrategistas indianos, desde os anos 1940, advogavam que a Índia deveria controlar o espaço marítimo de interesse da região do Oceano Índico — do Cabo da Boa Esperança até o Chifre da África e do Estreito de Málaca até as águas da Antártica, onde o Mar da Arábia, a Baía de Bengala e o Golfo Pérsico teriam importância primordial. Desta forma, seriam assegurados os *chokepoints* vitais para suas linhas de comunicação marítimas, como as Ilhas Andaman, as rotas de transporte marítimo do Sri Lanka e das Ilhas Maurício.

A economia indiana está em franco crescimento (THE WORLD BANK, 2018), possuindo um plano de modernização de sua Marinha, e “aspirações a uma presença ao estilo da Doutrina Monroe por todo o Oceano Índico, do Sul da África à Austrália” (KAPLAN, 2013, p. 255), de forma a se estabelecer e se projetar como o poder naval hegemônico nas águas daquele oceano. Contudo, apesar de manifestar com convicção e publicamente suas pretensões navais em seu espaço marítimo regional, a Índia tem demonstrado — similarmente à estratégia sugerida para o Brasil, nesta dissertação — que sua crescente capacidade e presença naval no Oceano Índico não representa uma postura de desafio a outras potências que operam na região, tampouco uma ameaça aos Estados nacionais de menor extensão territorial da bacia do Índico.

Sua presença naval no Índico seria tão somente uma estratégia baseada não apenas em uma força naval com a tarefa de negar o uso do mar ou exercer o controle de área marítima, estritamente militares, mas em uma estratégia de defesa capaz de sinalizar aos demais países, sobretudo os da região, que a Índia possui cada vez mais uma Marinha que é capaz de prover segurança marítima regional, e que procura fazê-lo por meio da cooperação com outras marinhas regionais. Nesse sentido a Força Naval

indiana criou um escritório dedicado à cooperação internacional, em 2005, e tem marcado também, suas intenções benignas, prestando auxílio em operações navais de caráter humanitário, em exercícios militares conjuntos e em fóruns internacionais, bem como promovendo visitas de cortesia de suas unidades navais a diversos países litorâneos do Oceano Índico e do Sudeste da Ásia (KAPLAN, 2013, p. 199).

No que tange aos desafios enfrentados pela segurança marítima na região do Oceano Índico, estes aumentaram significativamente nos últimos anos. As ameaças tradicionais incluem a presença militar de vários países na região, e sua consequente rivalidade estratégica, bem como o terrorismo, a pirataria, o tráfico e o contrabando.

As ameaças não tradicionais gravitam em torno dos desafios advindos das mudanças climáticas, como o aumento de desastres naturais e seus impactos a meios tradicionais de subsistência, como a agricultura. Essas ameaças afetam tragicamente as nações insulares no Oceano Índico. Logo, parcerias entre a Índia e as nações insulares se tornam uma necessidade prática, e desempenham um papel central na manutenção da estabilidade geopolítica, na garantia da segurança e da boa ordem no mar na região (GUPTA, 2018).

Nesse contexto, a Índia tem se esforçado (INDIAN NAVY, 2018) para conseguir estabelecer sua primeira base militar no arquipélago das Ilhas Seychelles (THE ECONOMIC TIMES, 2018) fortalecendo consideravelmente sua presença naval no Oceano Índico, apesar da crescente oposição dos membros do Parlamento da Ilha, bem como de parcela da população insular. Seychelles é composta de 115 ilhas, de cerca de 1,3 milhões de quilômetros quadrados (SEA AROUND US, 2018), e compõem a Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC) e a *Commonwealth*.

A base naval localizar-se-ia na Ilha de Assunção (*Assumption Island*), e contaria com uma estação naval, uma pista de pouso e estruturas de apoio para a Guarda Costeira das Seychelles (*Seychelles Coast Guard, SCG*).

O objetivo indiano era ajudar o país insular a aumentar sua capacidade de patrulhar sua vasta ZEE e também a área marítima próxima, do Canal de Moçambique, onde várias ameaças à segurança marítima ocorrem, em especial, a pesca ilegal, o tráfico marítimo de drogas e de pessoas e a pirataria.

A Índia já havia fornecido, por doação, às Seychelles uma aeronave de patrulha e esclarecimento marítimo *Dornier Do 22*, e navios patrulha, o *PS Constant* (ex-*Indian Navy Ship Tarasa*) e *PS Topaz* (ex-*Indian Navy Ship Tarmugli*). Salienta-se que a China

também doou às Seychelles o navio-patrolha *Etoile*, e os Emirados Àrabes Unidos (EAU), o *La Flèche* e o *Le Vigilant*, que se juntaram ao navio-patrolha *Andromache*.

Os indianos também instalaram, em 2016, um sistema de radar de vigilância costeira, na principal ilha do arquipélago, Mahé, onde se localiza a capital, Victoria, para coletar informações. Ademais, navios de guerra indianos visitam as Seychelles, periodicamente. Onze navios estiveram no arquipélago em 2017 e oito, até o primeiro semestre de 2018 (THE DIPLOMAT, 2018).

Ainda no Oceano Índico, o Estreito de Malaca e o de Hormuz são *chokepoints* estratégicos da região, por onde passam mais de sessenta por cento do comércio mundial de petróleo e metade dos navios de carga. Ademais, há inúmeras reservas de petróleo em alto mar, de recursos minerais, associada a diversificada biodiversidade marinha.

Destaca-se ainda que China, Índia, e França, bem como os países do Sudeste Asiático e da África, garantem seus interesses estratégicos nessa região por meio de seus próprios territórios insulares, ou pelo envolvimento com as nações insulares no Índico. A Índia, tal qual, atua estrategicamente da mesma forma. (GUPTA, 2018)

Ocupam papel central na estratégia marítima indiana para o Índico, as ilhas de Andaman e Nicobar. Essas ilhas localizam-se perto do Estreito de Malaca, a menos de noventa milhas náuticas de Aceh, na Indonésia. Por sua posição privilegiada, permitem a Índia monitorar o tráfego militar e comercial deste *chokepoint*, como “guardiães do Oceano Índico”, bem como ter a possibilidade de interditar as linhas de comunicação marítimas chinesas, sobretudo de petróleo do Oriente Médio, em caso de conflito (SMITH, 2014).

Tais iniciativas indianas nesse espaço marítimo tem o propósito estratégico de reagir à crescente hegemonia chinesa na região do Índico, sobretudo após o estabelecimento da primeira base chinesa ultramarina, em Djibouti, no Chifre da África, em 2017. Além da base no país africano, a China:

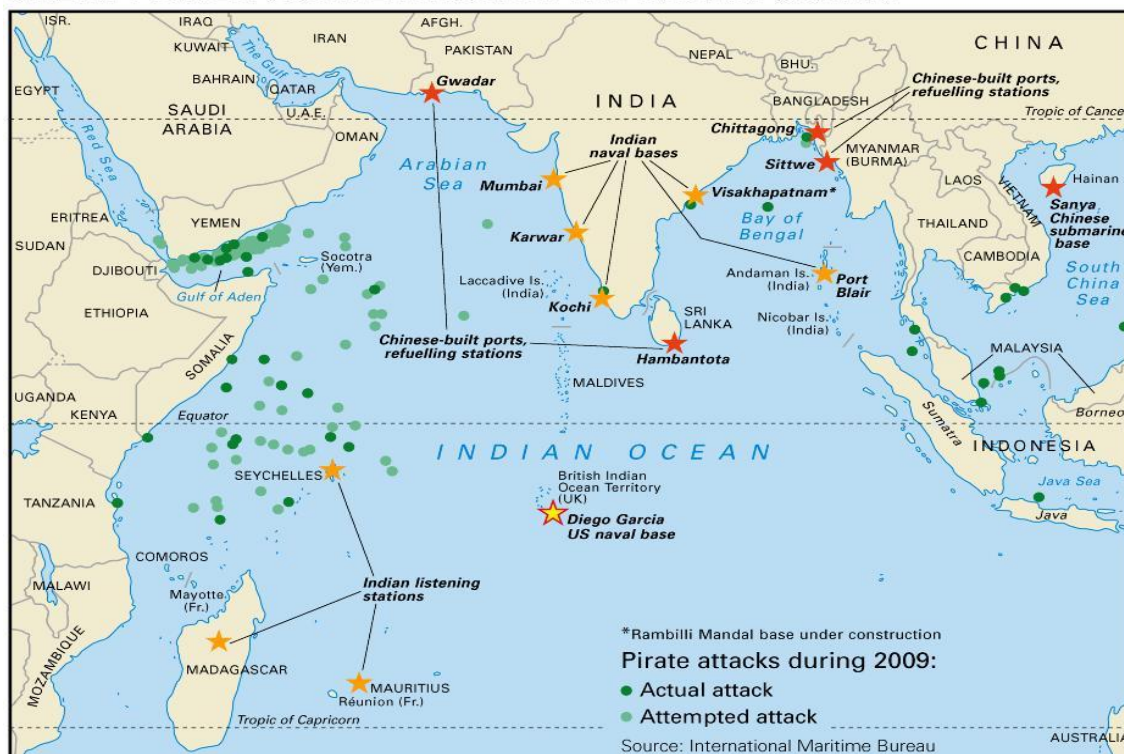
Vem ajudando a construir ou modernizar portos nas adjacências da Índia: em Kyaukpyu, Mianmar; Chittagong, Bangladesh; Hambatonta, Sri Lanka; e Gwadar, Paquistão. Em todos esses países, os chineses tem fornecido um substancial auxílio militar e econômico, bem como apoio político. Como sabemos, a China já conta com uma vasta frota mercante e ambiciona uma Marinha oceânica de águas azuis, capaz de resguardar seus interesses e proteger suas rotas comerciais entre o Oriente Médio, rico em hidrocarbonetos, e a costa pacífica do país (KAPLAN, 2013, p. 255)

Dado o cenário geoestratégico que está se configurando em seu entorno regional, não é surpresa que a Índia tema o cerco chinês, com seu consequente isolamento no Índico, sobretudo em decorrência da componente marítima da iniciativa de integração chinesa “One Belt, One Road” (OBOR), “A nova Rota da Seda”, denominada de “*21st Century Maritime Silk Road*”. As autoridades chinesas tem a expectativa de, com essa estratégia de integração, secundariamente, reduzir a supremacia naval norte-americana na Ásia-Pacífico. A expansão do poder naval chinês para libertar-se de seu estrangulamento em águas regionais, de forma a acompanhar sua política externa diplomática mais assertiva, tem sido cada vez mais flagrante. Prossegue Kaplan sobre a concorrência geoestratégica sino-indiana no Oceano Índico, que pode ser vista na figura abaixo:

A ampla sobreposição das duas esferas de interesse naval tem o efeito de agravar as ainda proeminentes disputas de fronteira no Norte himalaico. A China está apenas tentando proteger suas próprias linhas de comunicação marítimas com uma rede de portos amigos e com o que há de mais avançado em instalações portuárias; a Índia, no entanto, está se sentindo cercada. A possibilidade futurista de um centro naval de operações sino-paquistanês próximo à entrada do Golfo Pérsico, em Gwadar, levou à expansão do porto marítimo indiano de Karwar, no Mar da Arábia. O porto e os dutos energéticos que a China está construindo em Kyaukpyu, em Mianmar, levaram a Índia a dar início ao seu próprio porto e complexo energético em Sittwe, 80 km ao norte, à medida que Índia e China aceleram a concorrência por rotas e recursos no oeste da Indochina (KAPLAN, 2013, pp 255 256).

Figura 15 - Competição de grandes potências no Oceano Índico

### GREAT POWER COMPETITION IN THE INDIAN OCEAN



Fonte: (ORIENTAL REVIEW, 2018)

Uma das saídas a esse xadrez estratégico, por parte da Índia, pode ser a busca pelo fortalecimento dos laços e acordos de cooperação naval com as demais potências navais regionais, tais como Estados Unidos da América, Japão e Austrália, de forma a contrabalancear a presença cada vez mais intensa da China nos mares do Índico.

### 3.2. Reino Unido

Conforme já apresentado em momento precedente, neste trabalho, o Reino Unido é um relevante ator internacional, conjuntamente com a França, no que se refere à posse e utilização de bases militares ultramarinas, especialmente pela constelação de territórios sob jurisdição britânica, denominados de *British Overseas Territories* (BOT), os quais foram, em larga medida, conquistados e/ou ocupados durante o processo de expansão imperial britânica, entre os séculos XVII e início do XX, particularmente pelos mares do Caribe, do Atlântico e do Índico.

Destaca-se que o pensamento geoestratégico já se aplica às Ilhas Britânicas, pois:

Geograficamente, os britânicos estão num bom lugar. Boas terras de cultivo, rios decentes, excelente acesso aos mares e a seus estoques pesqueiros, perto o bastante do continente europeu para comerciar, e, no entanto protegidos, graças ao fato de serem um povo insular — houve ocasiões em que o Reino Unido deu graças por sua geografia, quando guerras e revoluções assolaram seus vizinhos (MARSHALL, 2018, p. 113)

Ademais, possui mais uma vantagem estratégica no Atlântico Norte, derivada de sua insularidade:

(...) a brecha Giuk (acrônimo em inglês de Groelândia, Islândia e Reino Unido). Esta é um ponto de estrangulamento nas rotas marítimas do mundo — está longe de ser tão importante quanto o estreito de Hormuz ou o estreito de Málaca, mas deu tradicionalmente ao Reino Unido uma vantagem no Atlântico Norte. A rota alternativa para as marinhas norte-europeias chegarem ao Atlântico é através do Canal da Mancha, mas este é apertado — somente 32 quilômetros no estreito de Dover — e muito bem defendido (MARSHALL, 2018, p. 114).

Quanto à defesa dos territórios ultramarinos, no escopo da *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review*, de 2015, já foi abordada no capítulo precedente.

Em face do cumprimento daquela estratégia, o Reino Unido mantém uma estrutura militar nesses territórios, de forma a assegurar a estabilidade regional, a defesa

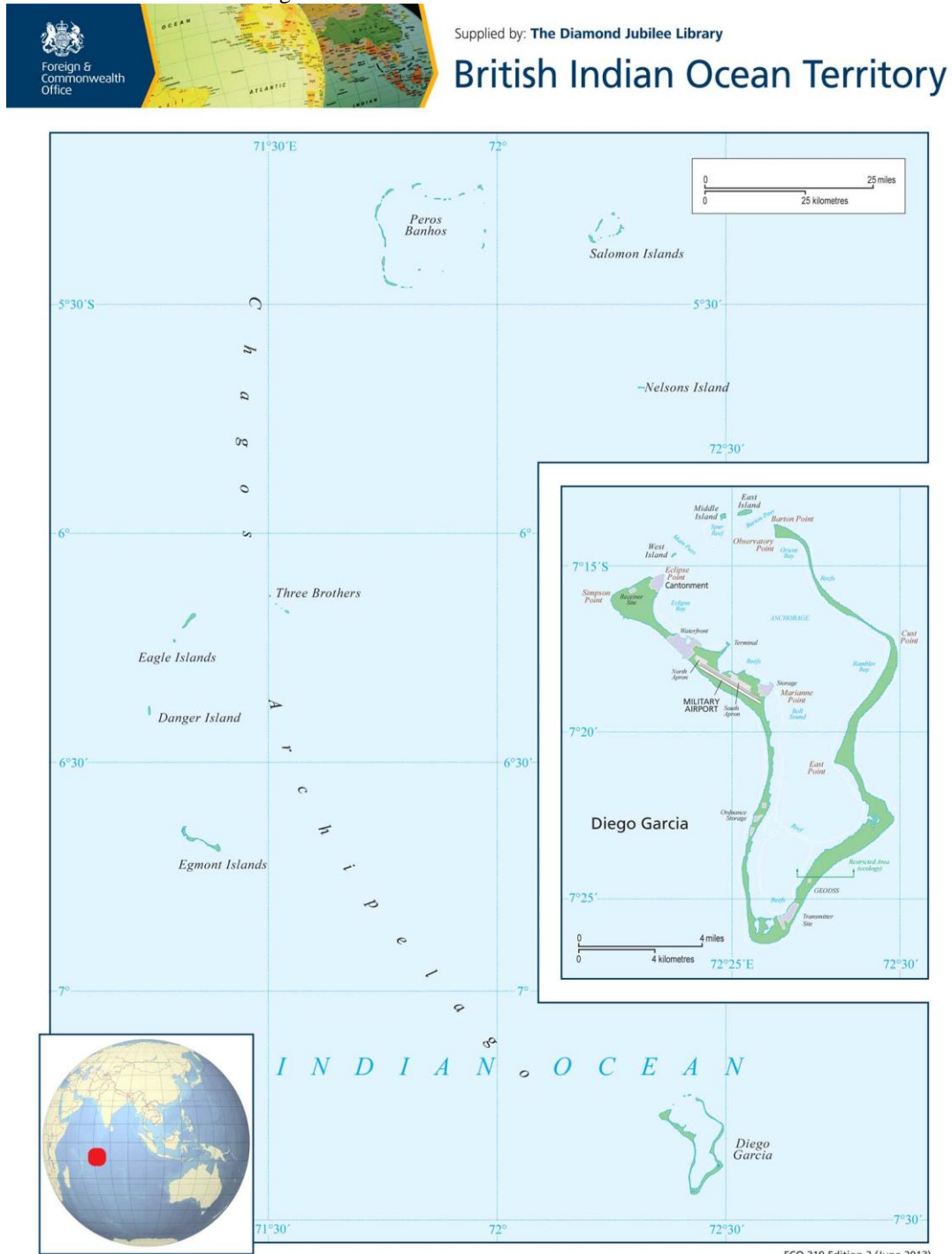
e segurança, bem como a manutenção dos interesses nacionais britânicos nas regiões desses territórios.

A presença do Reino Unido nas Ilhas do Atlântico Sul já fora objeto de descrição pormenorizada precedente nesta dissertação. Portanto, esta seção ater-se-á à presença britânica insular em outras regiões, como o Oceano Índico, no cognominado “*British Indian Ocean Territory*” (BIOT) — Território Britânico do Oceano Índico — e no Mar Mediterrâneo, com o Território de Gibraltar, e os enclaves soberanos britânicos — *British Sovereign Areas* — de Akrotiri e Dhekelia, em Chipre.

Os Territórios Britânicos do Oceano Índico são compostos de 58 Ilhas (BRITISH INDIAN OCEAN TERRITORY, 2018), as quais fazem parte do Arquipélago Chagos. Este arquipélago se constitui de um grupo semicircular de ilhas, conforme representados na Figura 16, compreendendo os seguintes territórios: Ilhas Salomão; Atol de Peros Banhos; Ilha Nelsons; Ilhas dos Três Irmãos (Three Brothers Islands), as Ilhas Eagle; a Ilha Danger; as Ilhas Egmont e o Atol de Diego Garcia. Este último território é o maior, com 44 km<sup>2</sup>. Em 2010, o governo do Reino Unido criou, no Território Britânico do Oceano Índico, uma das maiores áreas marinhas protegidas do mundo, em seus 640.000 km<sup>2</sup> de território.



Figura 16 -Território Britânico do Oceano Índico



Contact I&TD Information Management Department Tel: 020 7008 0536

Users should note that this map has been designed for briefing purposes only and it should not be used for determining the precise location of places or features.  
This map should not be considered an authority on the delimitation of international boundaries or on the spelling of place and feature names.  
Maps produced for I&TD Information Management Department are not to be taken as necessarily representing the views of the UK government on boundaries or political status © Crown Copyright 2013

Fonte: BRITISH INDIAN OCEAN TERRITORY, 2018

Além disso, o Atol de Diego Garcia possui elevado valor militar, além do geoestratégico, posto sua localização a meio caminho entre o Continente Africano e o Sul-Sudeste Asiático, pois foi arrendado pelo Governo britânico, desde meados da

década de 1970, para os Estados Unidos da América, o qual constituiu ali uma base militar, com cerca de 2.500 pessoas.

Durante a Guerra do Golfo (1990-1991) e as posteriores intervenções norte-americanas no Afeganistão, após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 em Nova York e Washington, e no Iraque, em 2003, no contexto da “Guerra ao Terror”, o atol desempenhou relevante papel estratégico como base de onde decolavam as aeronaves que realizavam operações aéreas de bombardeio nesses países.

Ademais, o Atol de Diego Garcia abriga uma das quatro antenas terrestres do Sistema Global de Navegação por Posicionamento Satélite (*Global Positioning System*, GPS). Além da já mencionada antena na Ilha de Ascensão, as outras antenas desse sistema localizam-se em Kwajalein, nas Ilhas Marshall, e em Cabo Canaveral, no estado norte-americano da Flórida.

Outra estrutura estratégica digna de menção é a operação, por parte da Força Aérea dos EUA (*United States Air Force*, USAF) de um conjunto de telescópios que fazem parte do Sistema de Vigilância de Espaço Profundo Eletro-Ótico Terrestre (*Ground-Based Electro-Optical Deep Space Surveillance System*, GEODSS) para rastreio de detritos orbitais, os quais podem representar um perigo às missões espaciais e seus tripulantes (CIA WORLD FACTBOOK, 2018).

À semelhança da Ilha de Ascensão, no Atlântico Sul, Diego Garcia representa mais um eficiente vetor da “relação especial” entre o Reino Unido e os Estados Unidos da América, especialmente no que tange à defesa, segurança e preservação de capacidades de projeção de poder, dos respectivos países, em suas áreas de interesse geoestratégico, nomeadamente no Oriente Médio, no Subcontinente Indiano e no Sul-Sudeste da Ásia.

Transpondo-nos do Oceano Índico para o espaço marítimo do Mar Mediterrâneo, há, nesta região, as bases militares britânicas no Território Ultramarino Britânico de Gibraltar e em duas Zonas Soberanas na Ilha de Chipre.

Apesar de não ser uma ilha, o promontório de Gibraltar é uma pequena península, cuja origem etimológica latina significa “quase ilha”, sendo popularmente conhecido como de “*The Rock*” (O Rochedo), o que explica a opção por sua inclusão no presente capítulo.

Juntamente com a Ilha de Malta, foi um dos pilares da hegemonia naval britânica no Mar Meditterâneo, durante a totalidade do século XIX (BÉGARIE, 2006, p. 38), representando, ainda, um elevado valor estratégico, sendo “um ponto focal

importante para a aproximação do Mediterrâneo para quem o demanda do Atlântico” (ALMEIDA, 2016, p. 100). Hodiernamente, se mantém como uma importante base britânica para operações militares no Mediterrâneo e no Atlântico.

Em relação à estrutura militar presente em Gibraltar, cerca de 300 militares estão permanentemente instalados na Base Permanente de Operações Conjuntas do Reino Unido (*United Kingdom Permanent Joint Operating Base*) neste território (THE BRITISH ARMY, 2018). Há também uma base da Real Força Aérea (*Royal Air Force*) sem, contudo, possuir um esquadrão de aeronaves orgânico, bem como um estaleiro da Marinha Real (*Royal Navy*) utilizado, frequentemente, por navios capitais da Marinha Real, como navios aeródromos e submarinos nucleares. Adicionalmente, estão em Gibraltar dois pequenos navios-patrolha, o HMS *Scimitar* e o HMS *Sabre* (ROYAL NAVY, 2018) (EUROPEAN PARLIAMENT, 2009, p. 14).

Na Ilha de Chipre, a terceira maior do Mar Mediterrâneo, superada apenas pela Sicília e pela Sardenha, localizam-se as Área Soberanas Britânicas de Akrotiri (ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, 2018) e Dhekelia (ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, 2018 a), conforme se verifica na Figura 17 abaixo. Ambas as zonas soberanas foram obtidas pelo Acordo (*Agreement*) de Londres, de 1959, que concedeu a independência de Chipre. Do ponto de vista geoestratégico, interessam, especialmente, às operações militares do Exército Britânico e da Real Força Aérea no norte da África, Oriente próximo e no Oriente Médio, como aquelas desenvolvidas no na Líbia, no Afeganistão, na Síria e no Iraque. As duas zonas abrigam cerca de 3.000 militares.

A zona soberana de Akrotiri se localiza a sudoeste de Limassol, na península de mesmo nome, na parte sul da Ilha de Chipre. Possui um hospital, uma estação meteorológica e um aeródromo. Já Dhekelia localiza-se a nordeste da cidade de Larnaca, na costa leste da Ilha, e seu limite norte faz parte da fronteira entre a República de Chipre (sul) e a área administrada turco-cipriota (norte). Igualmente como Akrotiri, possui um hospital e um aeródromo. As duas bases são usadas como área de treinamento e apoio das forças britânicas na região, e também das Nações Unidas no Chipre (ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, 2018).

Figura 17 -Mapa de Chipre



Fonte: (UNIVERSITY OF TEXAS LIBRARIES, 2018)

### 3.3. França

A França se destaca com a presença militar nos seguintes territórios insulares: Antilhas, no Mar do Caribe; Tahiti (Polinésia Francesa), Nova Caledônia, ambos no Oceano Pacífico; Ilhas Reunião e Ilha Mayotte, no Oceano Índico.

Como postura estratégica, a França: “(...) é capaz de adotar uma política externa independente — na realidade, com sua *Force de Frappe* de dissuasão nuclear, seus territórios ultramarinos e suas Forças Armadas apoiadas por porta-aviões, ela faz exatamente isso.” (MARSHALL, 2018, p. 117).

Além destes, também é digno de menção dada sua elevada importância geoestratégica para a República Francesa, do território ultramarino denominado de Terras Austrais e Antárticas Francesas (TAAF, *Terres Australes et Antarctiques Françaises*) na parte oeste do Oceano Índico, o qual abarca os arquipélagos de Crozet e Kerguelen, as ilhas de Saint-Paul e Amsterdã, a Terra de Adélie, no continente antártico, e as Ilhas Espalhadas (*Îles Éparses*), que compreendem as ilhas Europa, *Glorieuses*, Juan de Nova, Bassas da Índia — essas quatro localizadas no Canal de Moçambique— e Tromelin, localizada a nordeste de Madagascar, que podem ser vistas na figura abaixo (TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES, 2018).

Figura 18 - As Terras Austrais e Antárticas Francesas (TAAF)



Fonte: (TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES, 2018).

A Zona Econômica Exclusiva de todo o território é de 640.000 km<sup>2</sup>, mais do que a área da França metropolitana. Ademais, a Ilha de Tromelin é reivindicada por Madagascar, e também pela República de Maurício (*Republic of Mauritius*), pequeno país insular da costa sudeste africana e as Ilhas *Glorieuses* por Comores (LE MANACH; PAULY, 2015, p. 27). O isolamento do TAAF torna indispensável à administração francesa estabelecer uma complexa cadeia logística.

Adicionalmente, uma presença militar permanente francesa nas várias ilhas do Canal de Moçambique se mostra essencial para os interesses geoestratégicos franceses, em virtude das inúmeras ameaças, de todas as dimensões, à ZEE existente, bem como a reivindicação e contestação territorial da soberania francesa por países circunvizinhos (ANTOINETTE; GUERRIAU; TUHEIAVA, 2014), bem como por não haver população permanente em algumas dessas ilhas, como as *Glorieuses*, duas ilhas cercadas por recifes de corais e um parque natural marinho (AGENCE FRANÇAISE

POUR LA BIODIVERSITÉ, 2018); e a Bassas da Índia, quase submersa na maré alta e cujo ponto mais alto está a apenas 2,4 metros do nível médio do mar.

A presença militar nas *Éparges* se dá na Ilha de Juan de Nova, a qual abriga uma pequena guarnição de 14 soldados oriundos do Segundo Regimento de Paraquedistas da Infantaria de Marinha (*2<sup>e</sup> Régiment de Parachutistes d'Infanterie de Marine*), sediado em Pierrefonds (Ilhas Reunião). O destacamento militar é deslocado por uma aeronave do Esquadrão de Transporte de Ultramar Transall C-160, da Força Aérea Francesa, e seus militares são revezados a cada 45 dias. A pista de aterrissagem da ilha possui 1.300 m de comprimento e foi construída em 1934 (ANTOINETTE; GUERRIAU; TUHEIAVA, 2014, p.77).

Na Figura 19 abaixo, extraída do relatório do Senado francês, de 2014, denominado de “Zonas Econômicas Exclusivas Ultramarinas (ZEE): O momento da verdade”, elaborados pelos senadores Jean-Étienne Antoinette, da Guiana Francesa, Joël Guerriau, atualmente o Vice-Presidente da Comissão de Relações Exteriores, Defesa e Forças Armadas do Senado Francês (*Commission des Affaires Étrangères, de la Défense et des Forces Armées*) e Richard Tuheiava, da Polinésia Francesa, estão elencadas as superfícies terrestres e suas respectivas zonas econômicas exclusivas da França metropolitana e seus departamentos ultramarinos. Nesta tabela, verifica-se que a França possui uma Zona Econômica Exclusiva de 10.164 milhões de km<sup>2</sup>, alcançando esse país ao patamar daqueles que possuem uma das mais extensas ZEE do mundo, e que ratificaram a CNUDM.

Figura 19 - As ZEE Francesas

Domaine maritime français	Superficie terrestre (milliers de km <sup>2</sup> )	Longueur trait de côte, en km	Superficie des ZEE (milliers de km <sup>2</sup> )	Ratio ZEE / superficie terrestre
Hexagone	551,7	5 853	349	0,6
Antilles-Guyane	89,41	1 380	264	2,9
• Martinique	1,13	293	47	41,6
• Guadeloupe	1,70	405	86	50,6
• Saint-Martin	0,053	50	1	18,9
• Saint-Barthélemy	0,025	24	4	160
• Guyane	86,5	608	126	1,46
Océan Indien	2,92	401	1 058	362,3
• La Réunion	2,51	206	304	121,1
• Tromelin	0,001	4	304	304 000
• Europa	0,028	35	140	5 000
• Bassa da Índia	0,0002	1	126	630 000
• Juan de Nova	0,004	11	71	17 750
• Mayotte	0,37	135	62	167,6
• Glorieuses	0,007	9	51	7 286
Polynésie Française	4,17	4 497	4 804	1 152
Nouvelle-Calédonie	18,58	3 367	1 364	73,4

Domaine maritime français	Superficie terrestre (milliers de km <sup>2</sup> )	Longueur trait de côte, en km	Superficie des ZEE (milliers de km <sup>2</sup> )	Ratio ZEE / superficie terrestre
Wallis et Futuna	0,14	106	266	1 900
Iles australes	7,63	2 539	1 615	211
• Kerguelen	7,22	2 340	547	75,8
• Crozet	0,35	156	562	1606
• Amsterdam et St Paul	0,06	43	506	7 906
Saint-Pierre-et-Miquelon	0,24	137	10	41,7
Clipperton	0,01	5	434	43 400
France	674,81	18 285	10 164	15,1

Fonte: (ANTOINETTE; GUERRIAU; TUHEIAVA, 2014, p.132)

Na região caribenha das Antilhas, que englobam os departamentos ultramarinos —*département d'outremer (DOM)*— de Martinica (*Martinique*) e Guadalupe (*Guadeloupe*), situados no Mar do Caribe, no arco de ilhas denominado Pequenas Antilhas (*Lesser Antilles*), de acordo com o mapa abaixo, também há estrutura militar insular:



Figura 20- Mar do Caribe



Fonte: (GEOLOGY.COM, 2018)

Especificamente em relação à presença militar francesa, a mesma denomina-se *Les forces armées aux Antilles* (FAA) (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018c). O efetivo das três forças é de cerca de 1.000 militares, e está distribuído nas seguintes estruturas militares: Trigésimo Terceiro Regimento de Infantaria do Exército Francês, composto de uma companhia de comando e logística, duas companhias de combate, uma companhia de reserva, e um Centro de Agenciamento Ultramarino e no Exterior (*Centre d'aguerrissement de l'outre-mer et de l'étranger*, CAOME), todos sediados em Fort de France, Martinica; e uma companhia de reserva e o Quadragésimo Primeiro Batalhão de Infantaria de Marinha, baseados em Guadalupe.

A Frota Naval francesa nas Antilhas se localiza na base naval de Fort Saint Louis, em Fort de France, e conta com um efetivo de 500 pessoas e quatro navios: as fragatas *Ventôse* e *Germinal*, com seus helicópteros orgânicos Panther, o Rebocador de Porto Costeiro *Maïto* ambos da Marinha Nacional da França; Em Guadalupe está baseado o navio-patrolha costeiro *La Violette*, operados pela Gendarmerie (Polícia) Marítima.

Adicionalmente, há o emprego frequente de aeronaves de vigilância marítima na região. A ala aérea possui um efetivo de 200 pessoas, e está sediada em Lamentin,

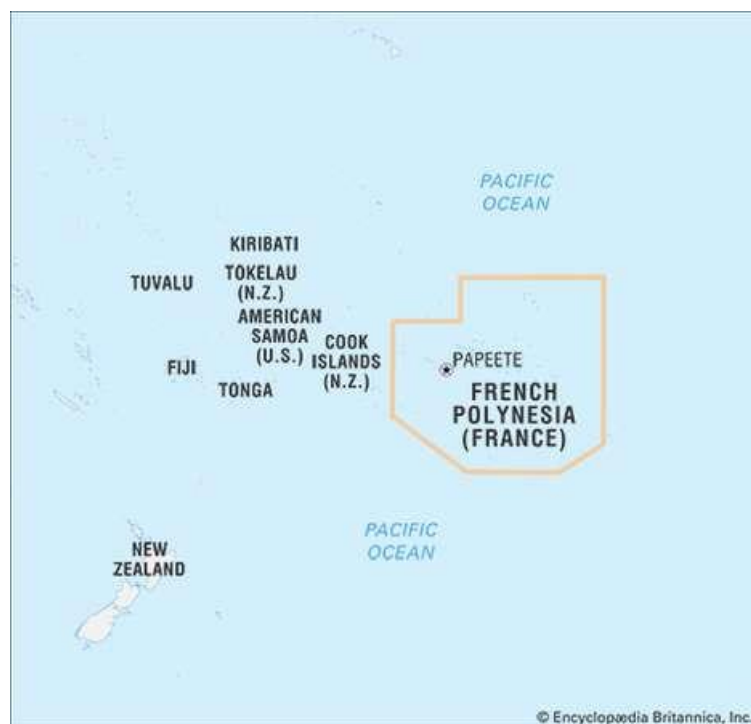
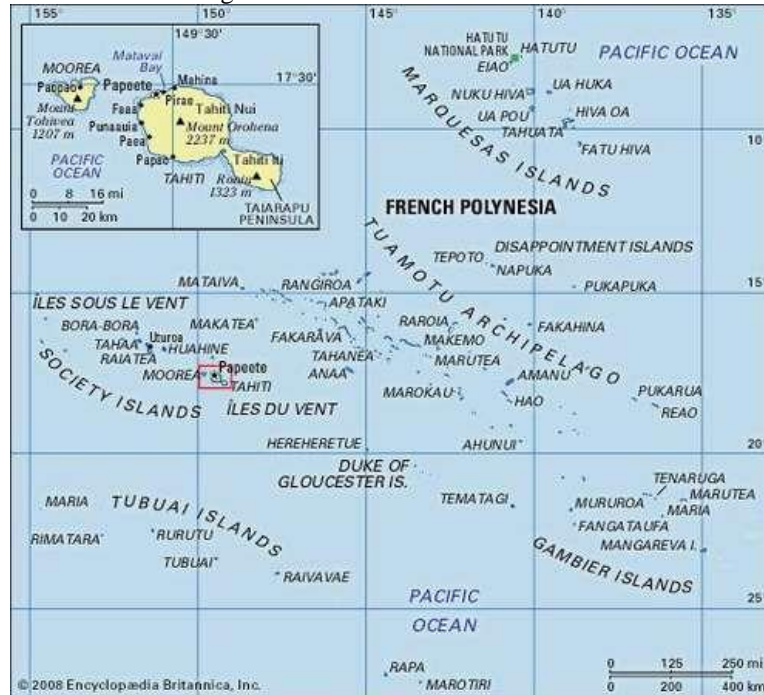
Guadalupe. Seu inventário conta com três aeronaves de transporte CN 235 CASA, dois helicópteros Puma e dois Fennec. A presença militar francesa nas Antilhas é complementada por cerca de 400 funcionários civis e 1.250 membros da Gendarmerie. (EUROPEAN PARLIAMENT, 2009, p.12); (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018c).

As FAA possuem como missão a manutenção da soberania francesa na região, por meio da proteção do território e segurança na zona de responsabilidade das Antilhas. Através dessas ações, as FAA contribuem para a preservação dos interesses da França, em uma ZEE de 138.000 km<sup>2</sup>. As FAA operam em conjunto com as Forças Armadas da Guiana (FAG), já apresentadas anteriormente, especialmente no combate ao narcotráfico e a segurança marítima, bem como em ações humanitárias, com foco na cooperação internacional marítima, no Mar do Caribe.

No Oceano Pacífico, especificamente na Polinésia Francesa, composta por cinco arquipélagos: Ilhas Sociedade, Tuamotu, Gambier, Marquesas e Tubuai, também existe estrutura militar. A sua capital é Papeete, e está na Ilha do Tahiti, a maior da Polinésia, nas Ilhas Sociedade (Figuras 21 e 22). A Polinésia tem o status constitucional de País de ultramar (*Pays d'Outre-Mer, POM*), e a presença militar e garantia da soberania francesa são das Forças Armadas da Polinésia Francesa (*Les forces armées de Polynésie française, FAPF*) (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018d).

As FAPF são compostas por unidades do Exército, da Marinha Nacional e da Força Aérea. O primeiro, está presente na Polinésia com um efetivo de 700 militares, baseados no Regimento de Infantaria de Marinha do Pacífico-Polinésia (*Le Régiment d'Infanterie de Marine du Pacifique-Polynésie, RIMaP-P*) em Papeete. A Marinha possui na região um efetivo de 600 militares, sediados na base naval de Papeete, e os seguintes meios: a fragata *Prairial* com seu helicóptero orgânico *Alouette III*; três aviões de patrulha marítima *Guardian* (da Flotilha 25F), e dois helicópteros *Dauphin N3* (da Flotilha 35F); e o navio-patrulha de serviço público (*le patrouilleur de service public*) *Arago*. O terceiro componente, o Destacamento aéreo (*le détachement air, DETAIR*) inclui dois aviões de transporte CASA CN 235 do esquadrão de transporte de ultramar (ETOM) 0082 (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018d).

Figuras 21 e 22 - Polinésia Francesa



Fonte: (ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, 2018b)

Na Nova Caledônia, Figura 23, a presença militar francesa se dá por meio das Forças Armadas na Nova Caledônia (*Les forces armées en Nouvelle-Calédonie, FANC*) (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018e).

Figura 23 - Nova Caledônia



Fonte: (ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, 2018e)

A estrutura militar na Ilha é: Do Exército, o Regimento de Infantaria de Marinha do Pacífico-Nova Caledônia (*le régiment d'infanterie de marine du Pacifique – Nouvelle-Calédonie*, RIMaP-NC). Da Marinha Nacional, a base naval de Nouméa, onde merecem destaque a fragata *Vendémiaire* e seu helicóptero Alouette III; dois navios-patrolha P400, *La Moqueuse* e *La Glorieuse*; e dois aviões de patrulha marítima Guardian. Da Força Aérea, a base aérea Paul Klein, em Tontouta, onde estão dois aviões de transporte CASA CN 235 e três helicópteros Puma, todos do Esquadrão de Transporte 52. (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018e).

Além de garantir a soberania francesa em uma ZEE de quase dois milhões de km<sup>2</sup> na Nova Caledônia e nas Ilhas de Wallis e Futuna, a FANC contribui para a manutenção da segurança marítima, sobretudo através da cooperação, pelo combate à pesca ilegal e poluição marinha, com os países insulares de seu entorno, como Vanuatu, Ilhas Salomão e Papua Nova Guiné. Ademais, por possuir a condição de país ribeirinho no Pacífico Sul — pelas suas áreas soberanas neste oceano — a França mantém acordos de cooperação em matéria de defesa com a Austrália e a Nova Zelândia.

Outro dado relevante é que as FANC organizam, bianualmente, o Exercício Conjunto *Croix du Sud*, voltado para o treinamento de pronta resposta à grandes desastres naturais e humanitários, com a participação de diversos países como a Austrália, Canadá, Estados Unidos da América, Ilhas Fiji, Japão, Nova Zelândia, Papua Nova Guiné, Tonga, Vanuatu e o Reino Unido (UNITED STATES ARMY, 2018).

Finalmente, como últimos territórios insulares franceses no Oceano Índico Sul, há os departamentos de ultramar da Ilha Reunião e de Mayotte (Figuras 24 e 25).

Figuras 24 e 25 - Mayotte e Reunião



Fonte: (ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, 2018e; idem, 2018f)

No que tange à presença militar (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018f), esta é denominada de *Les forces armées dans la zone sud de l’océan Indien* (FAZSOI), e são a “força de soberania francesa” na região do Oceano Índico. Nas FAZSOI destacam-se as seguintes estruturas: uma base naval na ilha da Reunião, *Port des Galets*, que acomoda um navio-patrolha, uma barcaça de transporte de material e duas fragatas, a *Nivôse* e a *Floréal*, com seus helicópteros *Panther*. Também na Ilha se encontra o Segundo Regimento de Paraquedistas da Infantaria de Marinha (*Régiment Parachutiste d’Infanterie de Marine*, RPIMa), em Pierrefonds, e o Esquadrão de Transporte (ET 50), com dois aviões de transporte CASA CN 235, nas proximidades do aeroporto internacional, em *Sainte-Marie*. (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, 2018f).

A Ilha de Mayotte abriga uma unidade da Legião Estrangeira, o Destacamento da Legião Estrangeira de Mayotte (*Détachement de Légion étrangère de Mayotte*, DLEM), na comuna de Dzaoudzi. Ao todo, o efetivo das FAZSOI é de cerca de 1.600 militares, e sua zona de responsabilidade compreende a zona marítima meridional do

Oceano Índico, abarcando os departamentos da Ilha Reunião, Mayotte, as Ilhas *Éparges* e as Terras Austrais e Antárticas Francesas (TAAF), e os países independentes Seychelles e Comores. (idem).

Sua missão precípua está no combate à pesca e imigração ilegais e à pirataria; realizar operações de busca e salvamento no mar, bem como a proteção das linhas de comunicação marítimas de interesse da França na região, especialmente as oriundas do Golfo Pérsico e também da ZEE das Ilhas. Ademais, essa estrutura militar também contribui para prestar assistência humanitária em caso de desastres naturais, sobretudo aos países costeiros vizinhos.

### 3.4. China

Desde o final da década de 1990, a República Popular da China, doravante China, no bojo de seu ascendente crescimento econômico e relevância diplomática, tem procurado aumentar sua projeção de poder “no processo de tornar-se uma potência também marítima, além de terrestre — e essa é a grande virada na região”. (KAPLAN, 2013, p. 217) (SPELLER, 2014, p. 181). A preocupação chinesa com sua fronteira terrestre parece haver desvanecido, pois “desde a Antiguidade, a China preocupa-se com a possibilidade de algum tipo de invasão por terra”. Resgate histórico — foi uma invasão mongol do Norte que pôs fim às incursões Ming no Oceano Índico, no século XV (KAPLAN, 2013, p. 217). O Império do Meio ergueu, então, a notória Grande Muralha, a partir do século III a.C, concluída, em seu último trecho, no século XV.

Durante a Guerra Fria, a China de Mao-Tsé-Tung temia uma invasão soviética pela Manchúria e pela Mongólia, acarretando em vultosos gastos com o Exército e uma negligência com a Força Naval.

A projeção atual do poder naval chinês se dá, particularmente, nos Mares do Sul e Leste da China, por meio de sua Marinha do Exército de Libertação (*People's Liberation Army Navy*, PLAN). Desta forma, objetiva-se alcançar as denominadas Primeira e a Segunda Cadeia de Ilhas, com uma estratégia de defesa ativa dos mares próximos por meio de táticas assimétricas de negação do uso do mar (SPELLER, 2014, p.182).

Kaplan (2013, pp. 224-225) resgatando Spykman<sup>34</sup> (GRAY, 2015), percebe que a expansão marítima em arcos concêntricos — a Primeira e a Segunda Cadeia de Ilhas— como tem sido a atual empreendida pela China, fora observada por Spykman, e que aquele verificou que:

ao longo da História, os Estados investiram em “uma expansão circunferente e ultramarina” a fim de obter o controle dos mares adjacentes: a Grécia buscou o controle do Egeu; Roma, do Mediterrâneo; os Estados Unidos, do Caribe; e, agora, seguindo essa mesma lógica, a China almeja ao Mar da China Meridional. Com efeito, o Mar da China Meridional, junto com o Estreito de Málaca, abre as portas do Oceano Índico aos chineses da mesma forma como o controle do Caribe abriu as do Pacífico para os Estados Unidos na época da construção do Canal do Panamá. E, do mesmo modo como Spykman chamava o Grande Caribe – a fim de sublinhar sua importância – de “Mediterrâneo americano”, podemos considerar o Mar da China Meridional o “Mediterrâneo asiático”, visto que ocupará o centro da geografia política nas próximas décadas. A China pode procurar dominar o Mar da China Meridional de forma análoga àquela pela qual os americanos conquistaram o Caribe, ao passo que os Estados Unidos, agora jogando segundo outras regras e com aliados como Vietnã e Filipinas, vão se empenhar em mantê-lo como uma via marítima verdadeiramente internacional.. (KAPLAN, 2013, p. 224-225)

A Primeira Cadeia de Ilhas é o arco compreendido pela projeção, em direção ao Mar do Sul da China, que passa pelo Japão, as Ilhas Ryukyu, Taiwan e as Filipinas (HOLMES, 2014). Kaplan (2013) também considera como parte da Primeira Cadeia a “meia ilha” da península coreana, a Indonésia e a Austrália.

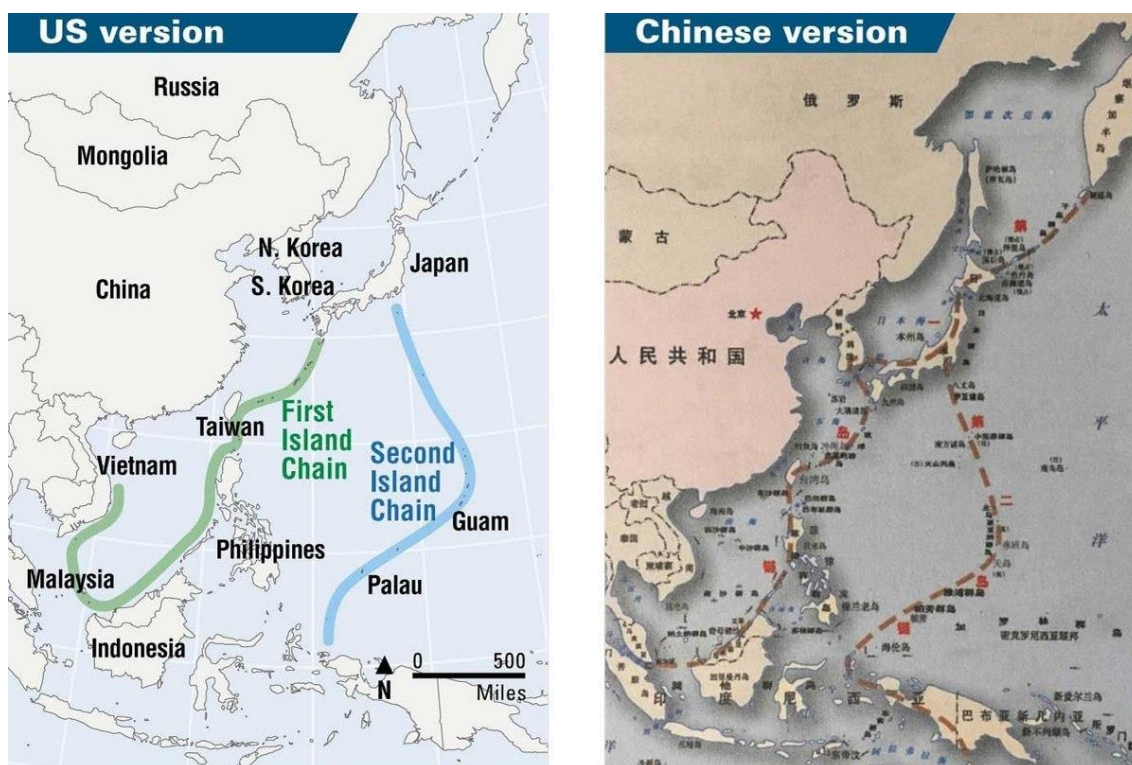
As Ilhas Ryukyu, que incluem a Ilha de Okinawa, são especialmente sensíveis, sobretudo para o Japão, por conterem, em suas águas, campos de petróleo e gás. E também por serem o caminho pelo qual qualquer potência hostil deverá passar — para alcançar as zonas centrais japonesas (MARSHALL, 2018, p. 221)

A Segunda Cadeia é onde estão incluídas as Ilha de Guam, as Marianas e Palau. Ambas as Cadeia de Ilhas, pela perspectiva dos estrategistas chineses, são fundamentais para a segurança chinesa, posto que as áreas litorâneas da China são dependentes do comércio marítimo, para seu desenvolvimento econômico (KEMP, 2010, p. 205). As duas cadeias de ilhas podem ser vistas na figura 26 abaixo:

---

<sup>34</sup> Nicholas John Spykman (1893 – 1943) foi um cientista político holandês radicado nos EUA. Em 1935 fundou o Instituto de Estudos Internacionais da Universidade de Yale (1937). Foi um dos responsáveis por introduzir o pensamento geopolítico — e realista— nesse país antes do início da 2ª Guerra Mundial. Spykman é importante porque elaborou alguns dos princípios básicos do realismo político bem antes do notável e paradigmático autor dessa corrente teórica, Hans Morgenthau, escrevesse suas obras principais, como o clássico “Política entre as Nações”, de 1948.

Figura 26 - Primeira e Segunda Cadeias de Ilhas



Fonte: (DEFENSE NEWS, 2018)

Kaplan (2013, p. 217) afirma que a projeção de poder chinesa, em seu espaço marítimo regional circundante, posto que a China é uma nação continental e historicamente insular, representa “o desabrochar de uma espécie de império” e, em parte, um luxo. Por detrás do argumento há uma base histórica. Em priscas eras, em virtude da fertilidade de seus vales fluviais, que proporcionavam a segurança alimentar e o fornecimento de alimentos à sua população, os chineses ficavam presos aos ciclos agrícola de suas planícies.

Marshall (2018, p. 49) afirma nesse sentido que:

Até hoje, a China nunca foi uma potência naval — com sua grande massa de terra, múltiplas fronteiras e rotas marítimas curtas até seus parceiros comerciais, ela não tinha a necessidade de ser e raras vezes foi ideologicamente expansionista. Seus negociantes há muito singram os oceanos para comerciar mercadorias, mas sua Marinha não buscava territórios além de sua região, e a dificuldade de patrulhar as grandes rotas marítimas dos oceanos Pacífico, Atlântico e Índico não justificava grande esforço. Ela sempre foi uma potência territorial com muita terra e muitos habitantes.

Desta forma, pelo caráter agrícola e territorial de sua sociedade os chineses não foram impelidos à busca de novas terras, pois tampouco a vastidão do Oceano Pacífico lhes tinha algo a oferecer, diferentemente de espaços marítimos confinados repletos de



ilhas, como o Mar Mediterrâneo, que tinha algo a oferecer, sobretudo, às cidades-estados gregas (KAPLAN, 2013, p. 217).

Speller (2014, p.181) diverge de Kaplan, ao afirmar, neste caso, que a Marinha do Exército Popular de Libertação não é uma “frota de luxo”, pois a China possui interesses nos recursos naturais marinhos e nas linhas de comunicação marítimas, bem como está engajada em diversas disputas territoriais marítimas e continentais, com os países vizinhos. Além disso, possui um longo litoral vulnerável, a ser defendido. O chamado “século da humilhação”, onde a China foi invadida por potências estrangeiras, a partir do mar, ainda permeia o imaginário coletivo chinês (FAIRBANK; GOLDMAN, 2006).

Sendo assim, a postura estratégica atualmente, de se fazer-se ao mar, explicaria-se pela confortável situação geoestratégica vivida pela China, em terra, em sua posição quase central na Ásia (KAPLAN, 2013, p. 217).

O interesse nacional chinês que motiva essa expansão, similarmente a todos os países aqui tratados, é assegurar a proteção das suas linhas de comunicação marítimas, desta feita, por uma marinha de águas azuis, especialmente àquelas por onde transitam o fornecimento de petróleo e gás e suas exportações. Estas linhas seriam indefensas em face de um hipotético bloqueio, especialmente por parte das forças navais norte-americanas, em caso de conflito entre os dois países, ou até mesmo por potências navais também em ascensão no Sul e Sudeste da Ásia, como a Índia. Desta forma:

(...) a China agora está desenvolvendo uma Marinha de Águas Azuis. A Marinha de Águas Verdes patrulha as costas marítimas, a Marinha de Águas Azuis patrulha os oceanos. A China levará mais trinta anos (mantendo-se constante a evolução econômica) para construir uma potência naval capaz de desafiar seriamente a força marítima mais poderosa que o mundo já viu: a Marinha americana. Mas a médio e curto prazos, à medida que constrói, treina e aprende, a marinha chinesa entrará em choque com seus rivais nos mares; e a forma como esses choques forem administrados — especialmente os sino-americanos — definirá a política das grandes potências neste século. (MARSHALL, 2018, p. 62)

Os recursos energéticos que fornecem o combustível que mantém a engrenagem econômica chinesa girando em alta rotação são oriundos, em quase a sua totalidade, do Oriente Médio. Logo, as linhas de comunicação marítimas perpassam o Oceano Índico, garantindo, nesse contexto, destaque estratégico ao Estreito de Málaca, notável *chokepoint*, pois:

(...) Não obstante, a China não é, em absoluto, uma potência do *status quo*; afinal, o que a impele para o exterior é a necessidade de assegurar energia, metais e minerais estratégicos a fim de sustentar o padrão de vida em ascensão de aproximadamente um quinto da humanidade. (...) A fim de levar a cabo essa tarefa, a China vem construindo relações vantajosas de poder tanto em territórios contíguos quanto em lugares remotos<sup>35</sup> que oferecem uma abundância desses mesmos recursos de que o país necessita para alimentar seu crescimento. Uma vez que o que impele os chineses para além de suas fronteiras oficiais guarda relação com um interesse nacional vital — a sobrevivência e a expansão econômica — o país pode ser definido com uma potência hiper-realista (*über-realist*), empenhada em, por um lado, desenvolver uma presença espectral, como nas relações coloniais, naqueles setores da África Subsaariana ricos em petróleo e minerais, e, por outro, assegurar acesso portuário por todo o Mar da China Meridional e no vizinho Oceano Índico, que conectam o mundo árabe-persa, rico em hidrocarbonetos, à orla marítima chinesa. (...) Em terra e no mar, favorecida pela localização privilegiada da China no mapa, a influência de Pequim emana da Ásia Central ao Extremo Oriente russo e do Mar da China Meridional ao Oceano Índico. (KAPLAN, 2013, pp. 202-203)

Em razão da enormidade de recursos energéticos, metálicos e minerais existentes no oceano, bem como pelo valor estratégico das linhas de comunicação marítimas intrínsecas, os espaços marítimos tem sido alvo de cobiça por parte de nações, alcançando, cada vez e crescentemente, valor militar estratégico por seu conteúdo econômico, e não somente por ser um meio de trânsito de tráfego mercante ou forças navais. Desta forma, tem sido uma arena na qual diversos países, especialmente no caso em tela, o do mar do Sul da China, tem rivalizado. Esse pendor para o conflito tem sido a postura chinesa na região, posto que:

A China reivindica quase todo o mar da China meridional e as reservas de energia que se acredita jazer sob ele. Entretanto, Malásia, Taiwan, Vietnã, Filipinas e Brunei também têm reivindicações territoriais contra a China e uns com os outros. Por exemplo, as Filipinas e a China discutem acerbamente por causa das ilhas Mischief, um grande recife nas ilhas Spratly, no mar da China meridional (...). Cada um das centenas de atóis disputados, por vezes apenas rochas despontando da água, poderia ser transformado numa crise diplomática, porque em torno de cada rocha há uma disputa potencial sobre zonas de pesca, direitos de exploração e soberania (MARSHALL, 2018, p 67).

Mais uma vez, percebe-se a importância que a utilização militar de ilhas oceânicas tem se mostrado uma estratégia fundamental de defesa para os países, inseridas em um contexto de crescente territorialização dos espaços marítimos, advindas

---

<sup>35</sup>Os chineses tem um patrimônio de matérias-primas cada vez mais a proteger na África Subsaariana, na margem oposta do Oceano Índico: mercado de petróleo no Sudão, Angola e Nigéria; minas de minério de ferro na Zâmbia e no Gabão; e minas de cobre e cobalto na República Democrática do Congo – todos a serem interconectados por estradas e ferrovias construídas pelos chineses e, por sua vez, ligados a portos nos Oceanos Atlântico e Índico (KAPLAN, 2013, p. 228).

da delimitação do mar territorial, zona contígua e zona econômica exclusiva<sup>36</sup>, por parte do ordenamento jurídico internacional existente, a CNUDM.

Ainda em relação à importância das ilhas oceânicas para uma estratégia de defesa ativa do território continental dos países, é também no mar meridional chinês que se encontra mais um exemplo real que contribui para fortalecer a hipótese deste trabalho: a Ilha de Taiwan (Formosa), posto que:

(...) nas palavras do general do Exército norte-americano Douglas MacArthur, trata-se de um “porta-aviões inafundável” que domina o ponto central da convexa orla marítima chinesa, a partir do qual um poder externo como os Estados Unidos pode “irradiar” poder por toda a periferia litorânea da China (...). Caso a China consiga resgatar Taiwan, não só sua marinha passará a uma posição de vantagem estratégica em relação à Primeira Cadeia de Ilhas como as energias do país, sobretudo as militares, ficarão radicalmente livres para que o poder chinês se projete para fora, numa medida que hoje é impensável. (KAPLAN, 2013, p. 222)

Todavia, é mister que demandemos uma análise mais meticulosa da questão das ilhas nesse regime internacional da Convenção, a partir do estudo de caso da região do Mar do Sul da China. Este espaço marítimo se traduz em magnitude porque é:

emoldurado pela arena demográfica do braço continental do Sudeste Asiático, das Filipinas e da Indonésia, com a Austrália mais adiante. Um terço de todos os itens comerciais transportados por mar no mundo e metade das necessidades energéticas do Nordeste da Ásia passam por aqui. Como porta de entrada do Oceano Índico – principal via mundial de deslocamento de hidrocarbonetos entre Estados, onde a China está envolvida em diversos projetos de desenvolvimento portuário – o Mar da China Meridional deve, em algum momento futuro, vir a ser praticamente dominado pela Marinha chinesa caso a Grande China de fato se torne realidade. Aqui temos os desafios da pirataria, do radicalismo islâmico e da ascensão naval da Índia, somados aos gargalos geográficos altamente congestionados dos vários estreitos indonésios (Málaca, Sunda, Lombok e Macáçar), pelos quais uma grande parcela dos petroleiros e da frota mercante da China tem que passar. Há também substanciais depósitos de petróleo e gás que os chineses esperam explorar, o que faria do Mar da China Meridional um “segundo Golfo Pérsico” (KAPLAN, 2013, pp.224-225).

Apesar da validade estratégica da utilização de ilhas oceânicas, como tem sido desenvolvido ao longo desse trabalho, é no mar do Sul da China que esse fenômeno tem

---

<sup>36</sup>Mar territorial: 12 milhas náuticas (MN) a partir da linha de base. O Estado Costeiro pode usar todos os recursos e definir todos os regulamentos nesse espaço marítimo.

Zona Contígua: 12 MN a partir do limite exterior do mar territorial (portanto 24 milhas náuticas distante das linhas de base retas). O Estado Costeiro pode impor apenas os regulamentos de tributação, imigração, alfândega e poluição.

Zona Econômica Exclusiva (ZEE): 200 milhas náuticas a partir da linha de base reta, podendo, em alguns casos, se estender até 350 MN. Estado Costeiro tem direitos de exploração de todos os recursos naturais, pode regular, mas deve manter a liberdade de navegação marítima e o sobrevôo (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2014).

se manifestado de maneira *sui generis*, ou mesmo tortuosa. Para surpresa de boa parcela da comunidade internacional, sobretudo daqueles países atentos às questões navais e marítimas, e com provável violação de princípios do direito internacional (JOURNAL OF LAW AND INTERNATIONAL AFFAIRS AT PENN STATE LAW, 2018), nos últimos anos tem se demonstrando a veracidade do aforismo do homem de estado romano *Marcus Tullius Cicero*, de que “em meio às armas, as leis se calam” (THE DIPLOMAT, 2016), em relação à China e a criação de ilhas artificiais, a fim de gerar mar territorial e zona econômica exclusiva, ou seja, de que o poder somente pode ser contido pelo poder.

Adágio romano oportuno, especialmente quando certas nações ou lideranças não acreditam no império da lei, mas apenas no da força, como tem sido, aparentemente, o exemplo da China do atual mandatário, Xi Jinping, que tem consolidado seu poder — os dois cargos mais poderosos de Xi, o de secretário geral do partido Comunista Chinês e a presidência da Comissão Militar Central do partido — não estão sujeitos a limites de mandato.

Retomando a questão das ilhas, e seu particularismo, as ilhas artificiais, apesar de a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar permitir ao Estado Costeiro, em “**sua** zona econômica exclusiva, o direito exclusivo de construir e de autorizar e regulamentar a construção, operação e utilização de ilhas artificiais” (artigo 60, inciso 1º, alínea a, grifo nosso)”, essas mesmas ilhas, instalações e estruturas “não têm o estatuto jurídico de ilhas. Não têm mar territorial próprio e a sua presença não afeta a delimitação do mar territorial, da zona econômica exclusiva ou da plataforma continental” (inciso 8º, do mesmo artigo) (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2014). Entretanto, como ressalta Kaplan no contexto de territorialização dos espaços oceânicos:

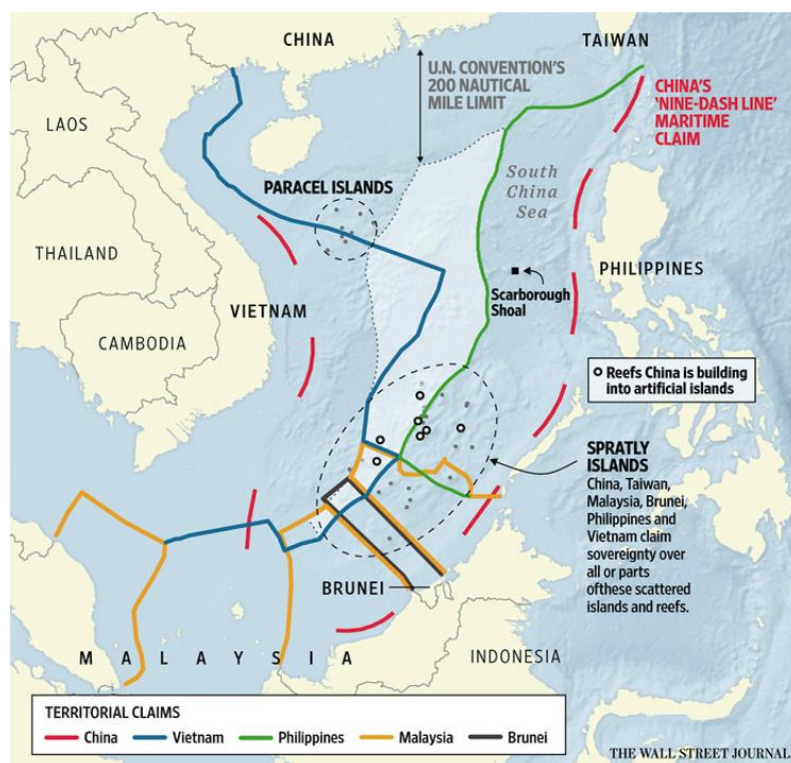
no tocante ao mar, os chineses ainda têm uma mentalidade territorial, como uma insegura potência terrestre, que procura expandir-se em círculos concêntricos, de uma maneira sugerida por Spykman. As próprias expressões por eles utilizadas, “Primeira Cadeia de Ilhas” e “Segunda Cadeia de Ilhas”, têm um caráter territorial; nesses casos, esses arquipélagos são vistos como extensões da massa de terra do país. A China absorveu a agressiva filosofia de Alfred Thayer Mahan sem ter ainda consolidado a força oceânica que lhe permitiria aplicar as teorias mahanianas. (KAPLAN, 2013, pp. 217-220).

A despeito do artigo supracitado da CNUDM, a postura adotada pela China é a geoestratégica, e não a legalista, nomeadamente naqueles espaços marítimos do Mar do Sul e do Leste da China onde há controvérsias, sobretudo ocasionadas pela decisão

unilateral chinesa de considerar a Linhas das Nove Raias (*Nine Dash Line*) como sua ZEE, de acordo com a Figura 27 abaixo, conflitando com as ZEE de Vietnã, Malásia, Brunei e Filipinas. Ademais, há também a disputa de soberania entre a China e o Japão, pelas Ilhas Senkaku/Diaoyu. Kaplan disserta sobre o panorama nos Mares Meridional e Oriental da China, ressaltando que:

(...) é uma paisagem marítima um tanto ou quanto sombria para os estrategistas navais chineses — que, olhando, de seu litoral pacífico para essa Primeira Cadeia de Ilhas, se deparam com uma espécie de “Grande Muralha às avessas”, nas palavras dos professores do Naval War College James Holmes e Toshi Yoshihara: uma bem ordenada linha de aliados americanos, na qual o equivalente a torres de vigia estendem-se do Japão à Austrália, todas com o potencial de bloquear o acesso da China ao alto-mar. Diante desse mapa, os estrategistas chineses ficam furiosos ao verem sua Marinha assim encurralada. (KAPLAN, 2013, pp. 217-220)

Figura 27 - Reivindicações da China no Mar do Sul da China



Fonte: (JOURNAL OF LAW AND INTERNATIONAL AFFAIRS AT PENN STATE LAW, 2018)

Portanto, a China está se utilizando do seguinte expediente, no espaço marítimo por ela reclamado, especialmente na Primeira Cadeia de Ilhas, o que, à luz da CNUDM, deslegitima suas pretensões:

Para promover suas metas, a China está usando dragagem e métodos de aterramento marítimo a fim de começar a transformar em ilhas uma série de recifes e atóis em território disputado. Por exemplo, um deles, nas ilhas Spratly, recife de *Fiery Cross*, é hoje uma ilha dotada de porto e de uma

pista que poderia receber aviões de caça, dando à China muito mais controle aéreo sobre a região do que ela tem no momento. Outro recife teve unidades de artilharia estacionadas nele (MARSHALL, 2018, pp.67-68)

Nas figuras abaixo, se constata a evolução cronológica, entre 2014 e 2016, do processo de aterramento do recife de *Fierry Cross* supramencionado, bem como uma imagem satelital detalhada de suas instalações militares existentes.

Figura 28 - O aterramento do recife de Fierry Cross.



Fonte: (REUTERS GRAPHIC, 2018)

Figura 29 - Pista de Pouso, Hangares, Randonne e Quartéis no recife FierryCross



Fonte: (REUTERS GRAPHIC, 2018)

Outro caso emblemático é o da Ilha de Woody, do Grupo das Amphitrite, que compõe o arquipélago Paracel (Figura 32), ocupado pela China desde 1974 (TILL, 2013, p. 332). Na Ilha de Woody a China construiu uma pista de pouso e um porto e, em 2012, Pequim criou formalmente nesta ilha, a cidade de Sansha. Esta cidade é o centro que administra todas as reivindicações da China no Mar do Sul da China, como por exemplo, as Ilhas Spratly (Figura 31) e o já mencionado arquipélago Paracel.

Figuras 30 e 31 - Detalhes da Ilhas Paracel (esquerda) e Ilhas Spratly (direita)



Fonte: (CIA WORLD FACTBOOK, 2018 a)

Figura 32 - Woody Island



Fonte: (REUTERS GRAPHIC, 2018)

Entretanto, feitas as considerações legais, o imperativo geoestratégico determina que os chineses devam adotar essa postura ofensiva e assertiva no Mar do Sul da China, pois se há uma posição auspiciosa, em linhas gerais, em suas fronteiras continentais terrestres, o mesmo não pode se dizer em relação às fronteiras marítimas, que se apresentam desfavoravelmente aos interesses chineses, sendo potenciais pontos de conflagração. Caso os cenários de conflito se configurem, como por exemplo, a

implosão da Coreia do Norte; uma guerra entre as Coreias; disputas entre Taiwan e Estados Unidos da América, ou até mesmo atos de terrorismo e pirataria que afetassem as linhas de comunicação marítimas chinesas que passam pelo estreito de Málaca. (KAPLAN, 2013, pp. 217-220) estes afetariam sobremaneira a Primeira Cadeia de Ilhas, de vital importância para os chineses, pois:

a (primeira) cadeia fornece acesso às mais importantes vias de navegação do mundo no mar da China meridional. Em tempos de paz a rota está aberta em vários lugares, mas em tempos de guerra essas vias seriam facilmente bloqueadas, e com elas, a China. Todas as grandes nações passam o tempo de paz se preparando para o dia que a guerra for deflagrada (MARSHALL, 2018, p. 64).

Ampliando o horizonte e identificando o espírito belicoso não somente na região da Primeira e Segunda Cadeia de Ilhas, mas para toda a Ásia, é também evidente, para o analista geopolítico Robert Kaplan, que as nações desse espaço do mundo preparam-se para um conflito, quando assevera que:

Há uma corrida armamentista em curso, e está acontecendo na Ásia (...). Embora nenhum Estado específico na Ásia tenha qualquer incentivo para ir à guerra, os riscos de incidentes no mar e erros fatais de cálculo com relação ao equilíbrio de poder – que todos estão constantemente empenhados em ajustar – apresentarão uma tendência a aumentar com o tempo e com a crescente complexidade dos impasses militares.

As tensões no mar serão sustentadas por aquelas em terra, pois, como vimos, a China vem preenchendo vácuos que, com o tempo, a porão em um desconfortável contato com Rússia e Índia. Os espaços vazios no mapa estão ficando repletos com mais gente, rodovias e dutos energéticos estratégicos e embarcações nas águas, para não falar nos círculos concêntricos e sobrepostos de mísseis. A Ásia está se tornando uma geografia fechada, com uma iminente crise de “espaço” (KAPLAN, 2013, p. 228).

### 3.5. EUA

A metade do século XIX testemunhou a ascensão dos Estados Unidos da América como uma das nações postulante à liderança mundial. Dentre as diversas hipóteses possíveis, destaca-se que esse processo deveu-se à: (1) sua consolidação como comunidade política após o fim da Guerra Civil (1865), aliada (2) aos avanços econômico-tecnológicos da Segunda Revolução Industrial<sup>37</sup>, que proveu os elementos necessários para a integração dos territórios tomados ao México no Oeste e Meio Oeste da América do Norte e (3) ainda na primeira metade daquele século, a neutralização de

<sup>37</sup> Era centrada na emergência de novas energias, nomeadamente a elétrica e a derivada do petróleo, as quais serão empregadas, sobremaneira, nos meios de transporte e de combate, trens e embarcações a vapor, bem como em novas tecnologias bélicas e nas comunicações telegráficas.



ameaças fronteiriças, através de guerras contra o Canadá Britânico (1812) e o México (1845-1848).

Culminar-se-á o processo, então, com a incorporação de seu entorno geográfico imediato no Mar do Caribe, através da Guerra Hispano-Americana (1898), esta baseada, sobretudo, nas concepções estratégicas do Almirante Alfred Thayer Mahan expostas em sua obra *The Influence of Sea power upon History* originalmente publicado em 1890 (2010).

Mahan argumenta que, se os EUA desejavam postular a hegemonia mundial, deveriam possuir um Poder Naval robusto, de forma a se garantir o comando do mar e a proteção do comércio marítimo e o livre trânsito em direção aos territórios em que se encontravam as colônias. O Conflito com a Espanha coroou o ápice do processo imperialista-colonial norte-americano, cujo marco fundador fora a proclamação da Doutrina de James Monroe (1823).

Data então, da época da Guerra Hispano-Americana, e, indubitavelmente, por inspiração mahaniana, posta a premissa de que o valor estratégico de um local será tão maior quanto for a sua proximidade a estratégicas linhas de comunicação marítimas (MAHAN, 2015), a consciência geoestratégica moderna norte-americana sobre a importância das ilhas oceânicas, dado que foram esses territórios os conquistados. Disserta Marshall:

O poder da Espanha podia ter diminuído perto do fim do século XIX, mas ela continuava com uma possante força militar. Em 1898 os Estados Unidos declararam guerra à Espanha, desbarataram suas Forças Armadas e ganharam o controle sobre Cuba, levando também Porto Rico, Guam e as Filipinas de quebra. Todos viriam a ser úteis, mas Guam em particular é um trunfo estratégico vital, e Cuba, uma ameaça estratégica, caso seja controlada por uma grande potência. (...) Os americanos avançavam rapidamente. No mesmo ano em que conquistaram Cuba, o estreito da Flórida e em grande medida o Caribe, anexaram também a Ilha do Havaí, no Pacífico. Protegendo, assim, o acesso à sua própria costa oeste. Em 1903 assinaram um tratado que lhes arrendava direitos exclusivos ao Canal do Panamá. (MARSHALL, 2018, p. 84)

No sudeste da Ilha de Cuba, de alto valor estratégico, pois “(...) dá acesso e controle potencial sobre o estreito da Flórida e o canal de Yucatán, no golfo do México. Essa é a rota de entrada e saída para o porto de Nova Orleans” (MARSHALL, 2018, p. 83) e a apenas 600 quilômetros de Miami, está a Base Naval de Guantanamo. Sua origem remonta ao arrendamento, por parte de Cuba, aos EUA, de cerca de 50 quilômetros quadrados para instalação de uma estação de reabastecimento de carvão para seus navios, após a independência de Cuba, em 1903. O tratado de cessão foi

renegociado em 1934, e a base mantida. A Base Naval tem se mostrado essencial quanto ao apoio logístico e às operações norte-americanas no Mar do Caribe, especialmente no combate ao tráfico de drogas.

No Arquipélago do Havaí, a oeste da cidade de Honolulu, na ilha de Oahu, localiza-se a Estação Naval de Pearl Harbor — seu ataque pelo Império Japonês em 7 de dezembro de 1941, o “dia da infâmia”, jogou os EUA na Segunda Guerra Mundial contra o Japão. A estação naval está entre as maiores bases navais norte-americanas, e é sede da Esquadra do Pacífico dos EUA (*United States Pacific Fleet, USPACFLT*) (COMMANDER US PACIFIC FLEET, 2018).

Na mesma ilha também se localiza a Base da Força Aérea de Hickam, sede das Forças Aéreas do Pacífico (*Pacific Air Forces, PACAF*). Juntas, a Base Naval de Pearl Harbor e a Base de Hickam formam a Base Conjunta de Pearl Harbor-Hickam (*Joint Base Pearl Harbor-Hickam*). Ainda no arquipélago, mas na ilha de Kauai, está a Base de *Barking Sands*, o maior campo de testes de mísseis do mundo, onde são testados, por exemplo, o sistema de defesa *Aegis* de mísseis balísticos.

Passado mais de um século deste conflito, Guam ainda permanece um ativo estratégico vital para os Estados Unidos, pois no território se localiza:

A Andersen Air Force Base, em Guam, é a mais proeminente plataforma no mundo para projeção do poder americano de intimidação. Com 100 mil bombas e mísseis e 66 milhões de galões de combustível para caças disponíveis de imediato, é a maior base estratégica de prontidão da Força Aérea americana. Suas pistas de decolagem ostentam longas fileiras de C-17 Boeing Globemasters III (aviões de transporte tático) e F/A-18 Hornets (caças) e similares. Guam abriga ainda uma esquadra americana de submarinos e uma base naval em expansão; do mesmo modo que as vizinhas Ilhas Marianas do Norte, pertence aos Estados Unidos e é quase equidistante entre o Japão e o Estreito de Málaca. (KAPLAN, 2013, pp.229-230)

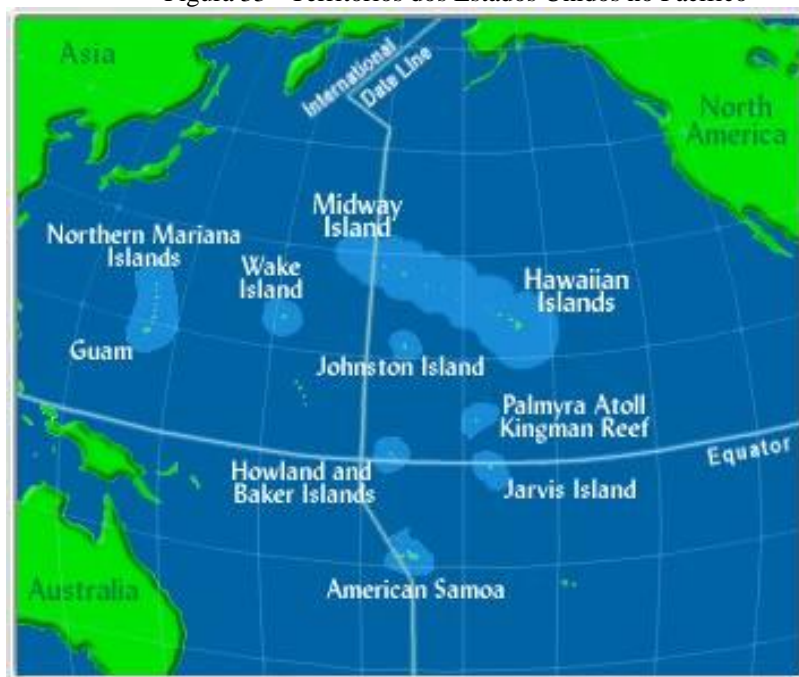
Entretanto, além de Guam, há ainda outros territórios insulares norte-americanos no planeta. Atualmente, os Estados Unidos possuem dezesseis ao todo. Cinco deles são permanentemente habitados, quais sejam: Porto Rico e Ilhas Virgens Americanas —localizados no Mar do Caribe — e as Ilhas Marianas do Norte e Samoa Americana, além da própria ilha de Guam, localizados no Oceano Pacífico. Essas cinco ilhas são constitucionalmente classificados como territórios não incorporados<sup>38</sup>.

---

<sup>38</sup>São territórios autogovernados e organizados, com governadores eleitos localmente e legislaturas locais próprias. Ademais, cada um deles também elege um membro não-votante (ou comissário residente) para a Câmara dos Representantes dos EUA.

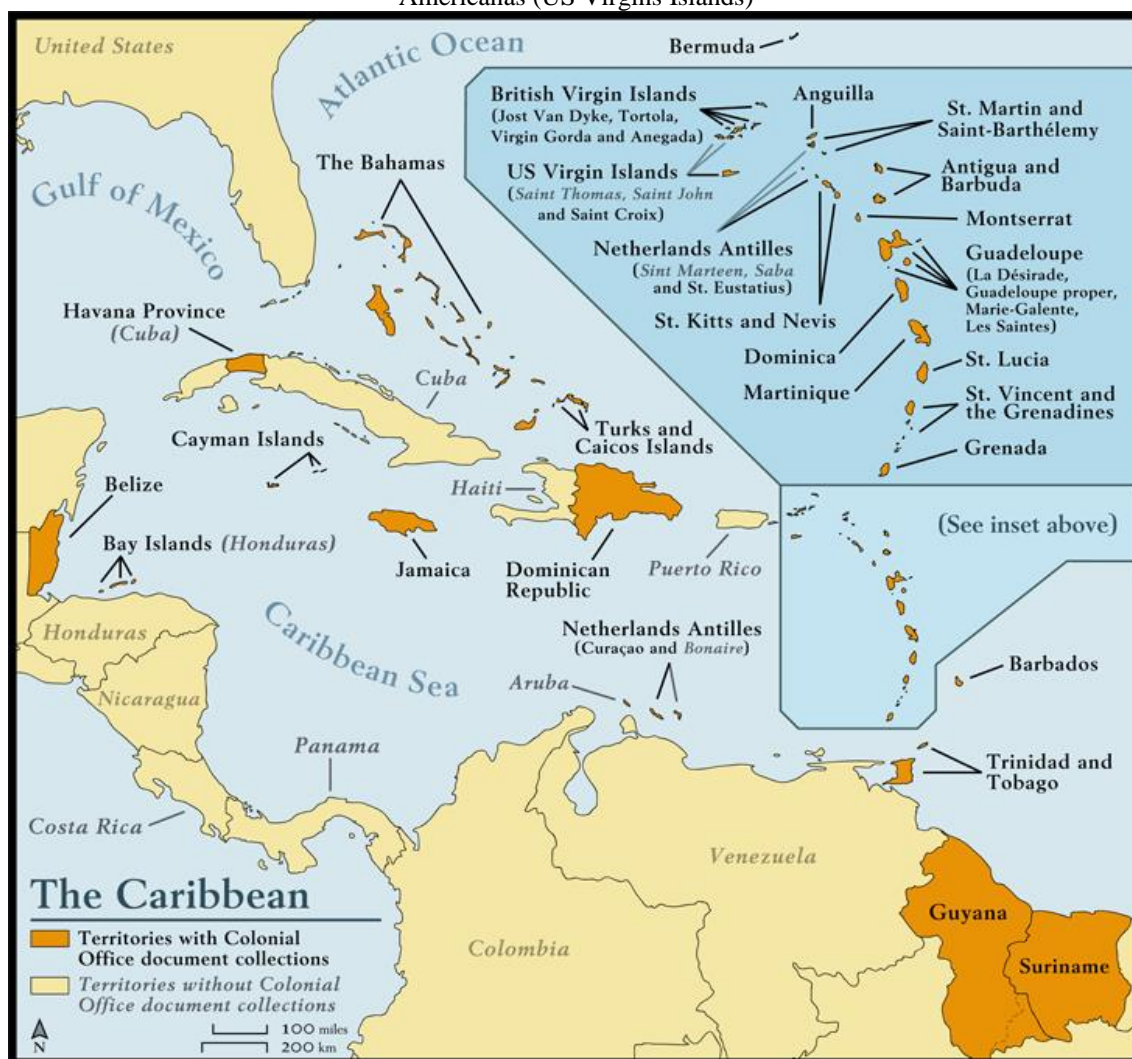
Ademais há outros nove territórios restantes, composto por pequenas ilhas, atóis ou recifes, espalhados pelo Caribe e pelo Oceano Pacífico. São eles: O atol de Palmyra, a Ilha Baker, Ilha Howland, Ilha Jarvis, Ilha Johnston, Recife Kingman, Ilha de Midway, Ilha Navassa (reivindicada pelo Haiti) e a Ilha de Wake. Nas figuras 33 e 34 abaixo, estão os territórios supramencionados no Pacífico e no Caribe, respectivamente.

Figura 33 - Territórios dos Estados Unidos no Pacífico



Fonte: (UNITED STATES NUCLEAR REGULATORY COMMISSION, 2018)

Figura 34 - Territórios dos Estados Unidos no Caribe – Porto Rico (Puerto Rico) e Ilhas Virgens Americanas (US Virgin Islands)



Fonte: (THE NATIONAL ARCHIVES, 2018)

Como ressalta Kaplan (2013, p. 229) “a posição dos Estados Unidos na Oceania é fruto dos despojos da Guerra-Hispano americana de 1898 e do sangue derramado pelos fuzileiros navais do país na Segunda Guerra Mundial, quando essas ilhas foram tiradas do poder dos japoneses”. Em que pese ser somente nos últimos anos do século XIX e iniciais do século XX, que os Estados Unidos passam a dispor de territórios na região asiática, na Ilha de Guam (1898) e nas Filipinas (1902), é mais antigo o interesse dos EUA na Ásia.

Já em meados do século XIX, embarcações baleeiras norte-americanas circundavam o arquipélago japonês em busca de provisões e, fora pelo mar também, ainda que em termos menos pacíficos, que se iniciou uma aproximação político comercial de fato com o Japão, pela “Esquadra Negra”, sob o comando do Comodoro Matthew Perry, que em 1853, fundeou na baía da capital japonesa, forçando o Xogunato

Tokugawa a celebrar o Tratado de Kanagawa (1854) resultando na abertura dos portos e das linhas de comércio marítimas japoneses a uma nação estrangeira após séculos de isolamento (KIM, 2008, p. 41).

Retomando a análise dos territórios norte-americanos no Pacífico, os Estados Unidos também possuem associações livres, inclusive com acordos de defesa, com os países soberanos Ilhas Salomão, Ilhas Marshall, Ilhas Carolinas e Palau<sup>39</sup> (KAPLAN, 2013, p. 229).

A administração desses territórios, a exceção de Porto Rico, se dá por meio do Escritório de Assuntos Insulares<sup>40</sup> (*Office of Insular Affairs*), do Departamento do Interior (OFFICE OF INSULAR AFFAIRS, 2018). O Subsecretário de Áreas Insulares exerce as responsabilidades administrativas do Secretário do Interior, no que concerne à coordenação da política federal norte-americana. Os acordos de associação livres também são administrados por esse Escritório.

Marshall (2018, p. 87) recorre à história para ressaltar a importância que as bases ainda possuem para os americanos atualmente, lembrando que há dois mapas dos Estados Unidos; “o comum, que se estende diagonalmente de Seattle, na Costa do Pacífico, ao enclave no mar de Sargaço, e outro que demonstra as pegadas de seu poder geopolítico. Este último mapa mostrava bases, portos e pistas — coisas reais que você pode indicar numa carta geográfica” e que:

Como a maior potência econômica e militar do mundo no pós-guerra (Segunda Guerra Mundial), os Estados Unidos precisavam agora controlar as rotas marítimas mundiais para manter a paz e levar seus produtos ao mercado. (...) Um século antes, os britânicos tinham apreendido que precisavam de bases avançadas e estações de abastecimento a partir das quais projetar e proteger seu poder naval. Agora, com os britânicos em declínio, os americanos olhavam lascivamente para os trunfos da Grã-Bretanha e diziam: “Belas bases — elas serão nossas”.

O preço foi justo. No outono de 1940 os britânicos precisavam desesperadamente de mais navios de guerra. Os americanos tinham cinquenta sobressalentes, e assim, no que se chamou “Acordo dos Contratopedeiros em Trocas de Bases” os britânicos permutaram sua capacidade de ser uma potência global por ajuda para continuar na guerra. Quase todas as bases navais britânicas no hemisfério ocidental foram entregues (...). O negócio era, e ainda é, para todos os países, o concreto. Concreto na construção de portos, pistas hangares, depósitos de combustível, docas secas e áreas para treinamento de forças especiais. No Oriente, depois da derrota do Japão, os Estados Unidos aproveitaram a oportunidade para construir essas coisas por todo o Pacífico. Eles já tinham Guam, na metade do caminho; agora possuíam bases até na ilha japonesa de Okinawa, no Mar da China Oriental. (MARSHALL, 2018, p. 86)

<sup>39</sup> A independência desses países foi acompanhada da promessa de manutenção de militares americanos por cinquenta anos. No caso de Palau, esta data se estende até 2036.

<sup>40</sup> Office of Insular Affairs. Disponível em: <https://www.doi.gov/oia>. Acesso em 28/08/2018.

À semelhança do século XIX, os interesses geopolíticos norte-americanos na Região da Ásia-Pacífico no século XXI ainda movem-se impulsionados pelas motivações que os levaram à Ásia no século XIX: A manutenção das linhas de comércio marítimas e de alianças diplomáticas favoráveis com os países da região, sendo esses objetivos alcançados pela sua atuação através de uma estratégia de *offshore balancer*<sup>41</sup>. (MEARSHEIMER; WALT, 2016) de forma a contrabalancear e conter o surgimento de qualquer poder regional contrário a seus interesses.

---

<sup>41</sup>*Offshore balancer* (Balanceador de além-mar) – Segundo Mearsheimer, papel desempenhado por um país quando intervém de forma mais incisiva no equilíbrio de poder em outra região do mundo, ou uma região da qual está separada por uma grande extensão de água, para evitar a consolidação de uma potência hegemônica regional rival. “Em essência, potências hegemônicas regionais agem como offshore balancers em outras áreas do mundo, embora prefiram ser um balancer de última instância.” “In essence, regional hegemony act as offshore balancers in other areas of the world, although they prefer to be the balancer of last resort.” (tradução livre) (MEARSHEIMER, 2001, p. 141).

#### 4. CONCLUSÃO

Vidigal (2018, p. 93) em seu artigo “uma nova concepção estratégica para o Brasil – um debate necessário”, que integra a coletânea Armando Amorim Ferreira Vidigal, da Revista Marítima Brasileira, lançada recentemente pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha assevera que:

Mudar os conceitos fundamentais em que se baseiam nossas ideias, em qualquer área do conhecimento, é tarefa muito difícil, pois o apego às velhas fórmulas e o receio de desbravar caminhos ainda desconhecidos fazem parte da essência da natureza humana. No campo da estratégia, os exemplos dessa fixação a conceitos do passado, e do alto preço que se teve de pagar por ela, são muito frequentes, embora sobrem exemplos do sucesso da inovação criadora.

Por sua vez, Costa (1992, p. 201) afirma que Golbery do Couto e Silva (1911-1987) “concebia uma geopolítica que deve, antes de tudo, contribuir para moldar uma “consciência nacional” em torno do que chama de “objetivos permanentes”, ou seja, uma estratégia nacional de longo prazo, para além, portanto, das conjunturas políticas”.

Estas foram os dois limites que balizaram este trabalho. O primeiro deles, que o Brasil execute uma estratégia nacional permanente e, por conseguinte, de longo prazo, especificamente para a utilização militar de suas ilhas oceânicas. O segundo limite, que para tanto, esta execução requer não que certos paradigmas estratégicos antigos sejam abandonados, mas que sejam reincorporados e revisitados por meio de uma nova, oxigenada e instigante perspectiva, em face da conjuntura que se descortina sobre nossos olhos.

Logo, este estudo se tornou imperioso devido à falta observada, ao longo da pesquisa, de um aprofundamento acadêmico nacional, “fora dos muros” das escolas de altos estudos militares do Brasil, e mesmo dentro delas, sobre o valor estratégico militar das ilhas oceânicas, em especial das brasileiras, e sua contribuição imprescindível para uma estratégia nacional de defesa marítima a partir desses territórios insulares.

Ademais, este trabalho se coaduna com um dos objetivos nacionais de defesa estabelecidos pela Estratégia Nacional de Defesa do Brasil: a conscientização da sociedade brasileira da importância dos assuntos de defesa do País, sendo as pesquisas acadêmicas um importante elemento catalisador e divulgador para o atingimento da consciência de defesa nacional de uma comunidade política.

Portanto, este foi o principal objetivo deste trabalho: ressaltar a importância geoestratégica da utilização militar, pelo Brasil, das ilhas oceânicas brasileiras para a proteção das linhas de comunicação marítimas e a defesa da zona econômica exclusiva brasileiras, sob a ótica e contribuição de diversos pensadores e teóricos geopolíticos e geoestrategistas de destaque, estrangeiros e brasileiros. Pretendeu-se, igualmente, nesta dissertação, iluminar essa valiosa estratégia de que o Brasil pode se valer, para a consecução de seus objetivos nacionais de defesa no Atlântico Sul.

O problema de pesquisa se enunciou da seguinte maneira: Seria a utilização militar, pelo Brasil, das ilhas oceânicas brasileiras importante geoestrategicamente para a defesa da Zona Econômica Exclusiva do Brasil?

Para investigar e responder tal proposição, o trabalho foi elaborado da seguinte forma.

Inicialmente, após a delimitação geográfica, se expôs a proeminência geoestratégica do Atlântico Sul e sua relação com o Brasil, adicionadas da reflexão geoestratégica brasileira contemporânea sobre esse oceano. Assim, estariam postas as bases de pensamento para compreender o Atlântico Sul pela perspectiva do planejamento estratégico de defesa nacional, a Estratégia Nacional de Defesa, datada de 2012, e sua revisão submetida ao Congresso Nacional em 2016.

Ainda mais, foram elencadas as principais ameaças à segurança marítima à ZEE brasileira, que emergem tendo por base os discursos oficiais de autoridades governamentais relacionadas à área de defesa dos últimos quinze anos bem como a literatura especializada, quais sejam a pirataria marítima e o roubo armado, a pesca ilegal, o tráfico de armas e drogas, o terrorismo e a poluição marinha.

Desta maneira, as ameaças marítimas supracitadas, associadas com as vulnerabilidades geoestratégicas, em especial, a ausência de um sistema defensivo para a proteção dos recursos marinhos da ZEE brasileira e das linhas de comunicação marítimas, ensejariam a relevância da utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras.

Assim, a utilização militar dessas parcelas avançadas e estratégicas de território brasileiro, poderia contribuir com a questão da defesa e segurança marítima do Atlântico Sul adjacente ao Brasil, proporcionando ao Estado brasileiro pontos de vanguarda para a defesa de seu território continental, dos limites exteriores da chamada Amazônia Azul e das águas jurisdicionais brasileiras, atendendo também aos nove interesses brasileiros apresentados ao fim do capítulo primeiro.



Logo após, dissertou-se sobre os alicerces institucionais multilaterais — CPLP e ZOPACAS — em virtude dos vínculos histórico-culturais que aproximam o Brasil e a África lusófona e da identidade sul atlântica comunal alicerçada na cooperação e confiança mútuas, respectivamente, necessários para que os países lindeiros sul-atlânticos não desenvolvam a percepção de que uma provável geoestratégia de utilização militar das ilhas oceânicas, caso concretizada, é uma política de expansionismo militar brasileira no Atlântico Sul, mas sim uma iniciativa estratégica que pretende contribuir com o combate as ameaças à segurança marítima, dissuadindo, e se opondo, igualmente, a presença de atores extra regionais no Atlântico Sul.

As principais ameaças geoestratégicas estatais territoriais permanentes do entorno geográfico brasileiro — Reino Unido e França — bem como suas capacidades militares na região do Atlântico Sul são analisadas, conjuntamente com a concepção estratégica do Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, ex-ministro da Marinha do Brasil, sobre a importância da utilização militar das ilhas oceânicas brasileiras.

Por fim, no terceiro capítulo foram expostas as geoestratégias de utilização militar de ilhas oceânicas dos Estados Unidos da América, Reino Unido, França, China e Índia e suas respectivas instalações militares e facilidades insulares desses Estados, tendo por cenário os panoramas geoestratégicos em suas regiões de interesse.

Como evidenciado, o Reino Unido, a França e os EUA procuram manter suas posições estratégicas em ilhas, como símbolos e instrumentos de poder e interesses nacionais. Ao passo que a China e Índia procuram expandir, atualmente, suas vontades soberanas a partir das ilhas, incrementando suas projeções estratégicas, em suas regiões marítimas primárias: os Mares do Sul e Leste da China e o Oceano Índico, respectivamente.

Destarte, o presente trabalho acredita que o Brasil, no que se refere ao tema das ilhas oceânicas, poderia se enquadrar no paradigma sino-indiano de utilização militar insular, a fim de alcançar uma defesa proativa de seu entorno geoestratégico no Atlântico Sul — contrapondo-se às ameaças a segurança marítima cada vez mais presentes, ao passo que as ameaças estatais estão latentes — em um contexto futuro de ampliação das fronteiras marítimas e territorialização dos espaços no oceano, do conseqüente acréscimo de poder relativo alcançado pelos países pela incorporação da Zona Econômica Exclusiva e de seus recursos naturais, e dos prováveis conflitos e confrontos decorrentes de um sistema internacional anárquico.

Estes conflitos, se porventura ocorrerem, como apresentado, serão causados pela concorrência à exploração dos recursos energéticos, minerais e alimentares nos oceanos, pela preservação da soberania dos Estados nesses espaços, e secundariamente, mas não somenos importante, da busca pelo permanente controle e proteção das linhas de comunicação de comércio marítimas cruciais a cada Estado.

Mediante o exposto, a presente dissertação espera ter demonstrado, e se propôs a ressaltar, que a utilização militar de ilhas oceânicas pelo Brasil pode ser uma estratégia de defesa ativa, vide os exemplos dos países apresentados, e que está incorporada explícita e literalmente, nos documentos estratégicos de defesa do Brasil. Contudo, apesar da relevância da temática, essa geoestratégia tem sido propugnada e defendida ainda por poucos acadêmicos e estrategistas, ao longo de nossa moderna trajetória geoestratégica.

Desta feita, acredita-se que a hipótese proposta no trabalho, de que a utilização militar, ao menos parcialmente, pelo Brasil, das ilhas oceânicas brasileiras contribuiria para um melhor controle das áreas marítimas estratégicas e, portanto, para a defesa da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) do Brasil se verificou. Ademais, este trabalho augura que, de alguma forma, possa ter contribuído com a direção estratégica brasileira e sua projeção de poder no Atlântico Sul.

A ordem internacional, como tem sido ao longo da história das civilizações desafia, cotidianamente, as lideranças político-estratégicas do Estado, a pensarem holisticamente nas grandes questões estratégicas de defesa e segurança internacionais as quais, no limite máximo de tensão, definirão a própria existência e sobrevivência estatal no concerto das nações.

Assim, os eventos geoestratégicos e geopolíticos poderão ser moldados pelas lideranças que assumem que o risco é inerente à arte da estratégia e do mando, e que a iniciativa das ações cria a sua própria realidade fática. A iniciativa das ações, por conseguinte, seria a chave do portal transcendental que conduzirá a uma realidade algo nova e a um outrora ignorado local de cognição estratégica e liberdade de ação, onde somente subsistirão aqueles que se lançaram *ex ante*, de forma reflexiva, meditada e com temperança, e não aqueles que aguardaram, passiva e frivolamente, a concretização e a imposição dos fatos, quando por vezes, esses são irreversíveis em seu curso e representam o destino fatal do ocaso das nações.

## 5.REFERÊNCIAS

ABDENUR, Adriana Erthal; SOUZA NETO, Danilo Marcondes de. O Brasil e a cooperação em defesa: a construção de uma identidade regional no Atlântico Sul. **Revista Brasileira de Política Internacional** vol.57 n.1. Brasília, 2014, p. 5-21.

\_\_\_\_\_. O Atlântico Sul e a Cooperação em Defesa entre o Brasil e a África. In: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (Org.). **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul**. Brasília: Ipea, 2014a. 284 p.

ABREU, Guilherme Mattos de. A Amazônia Azul: O Mar que nos Pertence. **Cadernos de Estudos Estratégicos**, n. 6, p. 17-66, 2007.

AGUILAR, Sérgio L. Atlântico Sul: as relações do Brasil com os países africanos no campo da segurança e defesa. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**. Porto Alegre, v. 2, n. 4, p. 49-71, 2013.

ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de. A importância do choke point de Natal no controle aéreo e naval do Atlântico Sul. **Revista da Escola de Guerra Naval**, [S.l.], v.23, n.2, p.511-534, set. 2017. ISSN e-2359-3075. Disponível em: <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/566>>. Acesso em: 09 Out. 2018. doi:<http://dx.doi.org/10.22491/1809-3191.v23n2.p511-534>

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A periculosidade da área de operações da divisão naval brasileira na costa ocidental africana durante a grande guerra em 1918. **Revista da Escola de Guerra Naval**, [S.l.], v. 22, n. 1, p. 91-114, ago. 2016. ISSN e-2359-3075. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/214>>. Acesso em: 09 Out. 2018. doi:<http://dx.doi.org/10.21544/1809-3191/regn.v22n1p91-114>

\_\_\_\_\_. **Os Gigantes da Estratégia Naval: Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond**. Curitiba: Editora Prismas, 2015.

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de; CABRAL, Ricardo Pereira. Classificação de Marinhas: uma proposta de metodologia comparativa. **AUSTRAL: Brazilian Journal of Strategy & International Relations**, v. 7, n. 14. Jul./Dez. 2018.

ALSINA JÚNIOR, João Paulo Soares. A síntese imperfeita: articulação entre política externa e política de defesa na era Cardoso. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 46, n. 2, p. 53-86, 2003.

\_\_\_\_\_. O poder militar como instrumento da política externa brasileira contemporânea. **Revista Brasileira de Política Internacional**. vol. 52, n.2, Brasília, 2009, p.173-191.

\_\_\_\_\_. **Rio-Branco, grande estratégia e o poder naval**. Rio de Janeiro: FGV, 2015.

ALVES, Ruy José Válka. **Ilha da Trindade & Arquipélago Martin Vaz** : Um Ensaio Geobotânico. Rio de Janeiro : Serviço de Documentação da Marinha, 1998.

ALVAREZ, Cristina Engel. Metodologia para construção em áreas de difícil acesso e de interesse ambiental: aplicabilidade na Antártica e nas ilhas oceânicas brasileiras. **Unpublished thesis, PhD, FAUUSP**, 2003. Disponível em: <[ftp://ip20017719.eng.ufjf.br/Public/AnaisEventosCientificos/ENTAC\\_2004/trabalhos/PAP0831d.pdf](ftp://ip20017719.eng.ufjf.br/Public/AnaisEventosCientificos/ENTAC_2004/trabalhos/PAP0831d.pdf)> Acesso em 30/06/2017

AMORIM, Celso. Uma visão brasileira do panorama estratégico global. **Contexto Internacional**, vol. 33, n. 2, julho/dezembro 2011b.

\_\_\_\_\_. **Conversas com Jovens Diplomatas**. São Paulo: Benvirá, 2011a.

\_\_\_\_\_. A política de defesa de um país pacífico. **Revista da Escola de Guerra Naval**, v. 18, n. 1, p. 9-17, 2015.

\_\_\_\_\_. **A grande estratégia do Brasil**: discursos, artigos e entrevistas da gestão no Ministério da Defesa (2011-2014) / Celso Amorim ; Antonio Jorge Ramalho da Rocha ... [et al] (editores). - Brasília : FUNAG; [São Paulo] : Unesp, 2016.

AMORIM, Wellington Dantas de. **O Dragão, a Raposa e o Tetraedro de poder**: China Japão e o equilíbrio de autonomias. Tese (doutorado) - Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Programa de Pós-Graduação em Ciência Política, 2014.

AMORIM, Wellington Dantas de; CHIOZZO, Vitor Deccache. Comunidade de segurança do Atlântico Sul: um subcomplexo regional de segurança?. **Revista da Escola de Guerra Naval**, [S.l.], v. 23, n. 1, p. 99-130, set. 2017. ISSN e-2359-3075. Disponível em: <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/555>  
Acesso em: 09 Out. 2018. doi:<http://dx.doi.org/10.22491/1809-3191.v23n1.p99-130>.

ANAC, **Agência Nacional de Aviação Civil**. Anuário do Transporte Aéreo 2016, volume único, 1ª edição, 2017

ANTOINETTE, J.E. ; GUERRIAU, J. ; TUHEIAVA, R.. **Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à l'outremer sur les zones économiques exclusives (ZEE) ultramarines**. Le moment de vérité. n°430, Sénat, 9 avril 2014 pp.35

ARANTES, Leonardo. Visão de Mundo, Imagem de Mundo e Concepção de Mundo em Gerhard Mercator. **Revista Continentes (UFRRJ)**, ano 3, n.4, 2014, p. 22-47.

ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. A importância geopolítica da América do Sul na estratégia dos Estados Unidos. **Revista da Escola Superior de Guerra**, v. 24, n. 50, p. 7-35, 2008.

BARBOSA, Afonso. Visão Militar sobre a Inserção Internacional de Segurança do Brasil. In: BRIGAGÃO, Clovis; PROENÇA JÚNIOR, Domício (Org.). **Brasil e o Mundo**. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora, 2002.

BARBOSA, Luísa Calvete Portela. **A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS): criação, projeção e dimensão político-estratégica**. 2015.

BARROS, José D.'Assunção. Sobre o uso de conceitos nas ciências humanas e sociais – uma contribuição ao ensino de metodologia. **Revista INICIAÇÃO-Revista Eletrônica de Iniciação Científica, Tecnológica e Artística**, v. 1, n. 2, 2011.

BATEMAN, Walter Samuel Grono; HO, Joshua; CHAN, Jane. **Good order at sea in Southeast Asia**. S. Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University, 2009.

BARRIENTOS-PARRA, Jorge; DA SILVA, Ana Carolina Carlucci. Os impactos dos avanços tecnológicos, a poluição marinha por petróleo e as repercussões no Direito do Mar. **Revista de Informação Legislativa**, v. 54, n. 213, p. 135-157, 2017.

BEEVOR, Antony. **A Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Record, 2015.

BEIRÃO, André Panno. Segurança no mar: que segurança?. In: **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, p. 127-66, 2014.

BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves (Org.). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2014.

BERGERON, Louis. **The forgotten chokepoint** : The Mozambique Channel's rich past and bright but insecure future. p. 4–10, 2014. . Disponível em: <https://goo.gl/images/z16GAf>. Acesso em 19/02/2018

BERNARDINO, Luís Manuel Brás. A segurança marítima no seio da CPLP: contributos para uma estratégia nos mares da lusofonia. **Nação e Defesa**, 2011.

BERNARDINO, Luís Manuel Brás; AZEVEDO, Francisco Duarte. A nova identidade da CPLP no domínio da defesa: impactos para a centralidade geoestratégica de Portugal. **Lusíada. Política internacional e segurança**. - ISSN 1647-1342. - S. 1, n. 12 (2015). - p. 101-125 2015.

BOOTH, Ken. **Navies and Foreign Policy**. Routledge.1977

BRASIL. Ministério da Defesa. Estratégia Nacional de Defesa. Brasília.2012. Disponível em:< [http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado\\_e\\_defesa/END-PND\\_Optimized.pdf](http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf)>

\_\_\_\_\_. **Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa (minuta)**. Versão sob apreciação do Congresso Nacional em cumprimento ao previsto na Lei

Complementar (LC) nº 97/1999, alterada pela LC nº 136/2010, correspondentes ao período 2017/2020, 2016.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 6.136, de 26 de junho de 2007.** Promulga a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental, ambos de 10 de março de 1988, com reservas ao item 2 do artigo 6º, ao artigo 8º e ao item 1 do artigo 16 da Convenção, bem como ao item 2 do artigo 3º do Protocolo. Brasília: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, 27 jun. 2007. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6136.htm). Acesso em: 10/10/2018.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993.** Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8617.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8617.htm). Acesso em 10/10/2018.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995.** Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, 23 jun. 1995. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 10/10/2018.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002.** Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2002/D4136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm). Acesso em 10/10/2018.

\_\_\_\_\_. **Lei complementar nº 97, de 9 de junho de 1999.** Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LCP/Lcp97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LCP/Lcp97.htm). Acesso em: 10/10/2018.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **Normas da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras – NORMAM 04/DPC, 2013.** Disponível em: [https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam04\\_0.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam04_0.pdf). Acesso em 10/10/2018.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 6.136, de 26 de junho de 2007.** Promulga a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental, ambos de 10 de março de 1988, com reservas ao item 2 do artigo 6º, ao artigo 8º e ao item 1 do artigo 16 da Convenção, bem como ao item 2 do artigo 3º do Protocolo. Disponível em:

[https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/convsua\\_1988.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/convsua_1988.pdf) Acesso em 15/02/2018

\_\_\_\_\_. **Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – Segurança Operacional em Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência**, 2011. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2012/04/7-rbac-156-anexo-i-o-resoluthoo.pdf>. Acesso em 20/09/2018.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº9.312, de 19 de março de 2018**. Cria a Área de Proteção Ambiental do Arquipélago de Trindade e Martim Vaz e o Monumento Natural das Ilhas de Trindade e Martim Vaz e do Monte Columbia. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2018/decreto-9312-19-marco-2018-786326-publicacaooriginal-155049-pe.html>. Acesso em 10/10/2018.

BROZOSKI, Fernanda Pacheco de Campos. **A revalorização geopolítica e geoeconômica do Atlântico Sul no sistema internacional**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Economia, Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional, 2013.

BUEGER, Christian. Effective maritime domain awareness in the Western Indian Ocean. **Policy Brief, Institute for Security Studies**, 2017.

\_\_\_\_\_. What is maritime security?. **Marine Policy**, v. 53, p. 159-164, 2015.

BULL, Hedley. **Sea Power and Political Influence**. Adelphi Paper, 122 (1976)

BUZAN, Barry, Wæver, Ole. **Regions and Powers: The Structure of International Security**. Cambridge University Press, 2003.

CABLE, James. **The Political Influence of Naval Forces in History**. Basingstoke. 1998

CAJARABILLE, Victor Lopo. A segurança no mar português. **Nação e Defesa**, 2009.

CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria marítima moderna: história, situação atual e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro**, n. 14, p. 106, 2009.

CARVALHO, Josiane Rocha; NUNES, Raul Cavedon. A ZOPACAS no contexto da geopolítica do Atlântico Sul: história e desafios atuais. **Revista Perspectiva: reflexões sobre a temática internacional**, v. 7, n. 13, 2014.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. A outra Amazônia. **Cadernos de Estudos Estratégicos**. Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra (Brasil) - N. 06 (Mar 2007) - Rio de Janeiro: CEE - ESG, 2007.

CARVALHO, Virgílio de. O poder marítimo. **Nação e Defesa**, 1982.

CASTRO, Therezinha de. **Atlântico Sul: Geopolítica e Geoestratégia.** (LS 813-96). Divisão de Assuntos Internacionais. Departamento de Estudos, Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, 1996.

CASTRO, Therezinha de. **Geopolítica: princípios, meios e fins.** Rio de Janeiro: Bibliex, 1999.

CEMBRA. **O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País / Cembra,** coord. Luiz Philippe da Costa Fernandes, prep. Lucimar Luciano de Oliveira. – 2. ed., rev.e ampl. Niterói, RJ : BHMN, 2012.

CHAFER, Tony. Chirac and 'la Francafrique': No longer a family affair. **Modern & Contemporary France**, v. 13, n. 1, p. 7-23, 2005.

COOK, Don. **Charles de Gaulle.** Planeta do Brasil, 2008.

COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA (CPLP). **Estatutos.** CPLP, 2007

\_\_\_\_\_. **Estratégia da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa para os Oceanos.** CPLP, 2009.

CORBETT, Julian S. **Some Principles of Maritime Strategy.** London: Longmans; Green and Co, 1911.

CORREIA, Pedro de Pezarat. Geopolítica e geoestratégia. **Nação e Defesa**, 2012.

COSTA, Carlos Nelson Lopes da. O Poder Naval, missões e meios. Lisboa: **Cadernos Navais**, Edições Culturais da Marinha, out/dez 2003.

COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia política e geopolítica.** São Paulo: Edusp, 1992.

DE CASTRO, Therezinha. **América do Sul: Vocação Geopolítica.** Escola Superior de Guerra, v. 27, n. 54, p. 16-32, 2012.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. Seapower in the Mediterranean from the seventeenth to the nineteenth Century. John HATTENDORF: **Naval policy and strategy in the Mediterranean: past, present and future**, London, Frank Cass Publishers, p. 30-47, 2000.

\_\_\_\_\_. **Tratado de Estratégia.** Tradução de Brigitte Bentolila de Assis Manso. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, v. 1, 2006.

COUTINHO, Isadora Caminha. A revalorização do Atlântico Sul na política externa e de defesa do Brasil. **IX ENABED - Forças Armadas e Sociedade Civil: Atores e Agendas da Defesa Nacional no Século XXI**, Florianópolis, Brasil, 06 a 08 de julho de 2016.

DA CUNHA, Ciro Leal M. **Terrorismo internacional e a política externa brasileira após o 11 de setembro.** FUNAG, 2009.



DE OLIVEIRA, Lucas Kerr; CEPIK, Marco; BRITES, Pedro Vinicius P. O pré-sal e segurança do Atlântico Sul: a defesa em camadas e o papel da integração sul-americana. **Revista da Escola de Guerra Naval**, v. 20, n. 1, p. 139-164, 2016.

DE SOUSA, Gustavo Baracho. O Poder Naval Brasileiro: Tributo à Política de Defesa do Brasil. **Revista de Geopolítica**, v. 6, n. 2, p. 18-36, 2016.

DIAS, Alexandra Magnólia; BRANCO, Carlos Martins. O Mar no Espaço da CPLP. **Nação e Defesa**, 2011.

DODDS, Klaus. Consolidate! Britain, the falkland islands and wider the south atlantic/antarctic. **Global Discourse**, v. 3, n. 1, p. 166–172, 2013. DOI:<https://doi.org/10.1080/23269995.2013.804767>

DUARTE, Paulo de Queiroz. **Conflito das Malvinas**. 2 v. Rio de Janeiro: BIBLIEx, 1986.

ELLEMAN, Bruce A.; PAINE, Sarah CM (Ed.). **Naval Blockades and Seapower: Strategies and Counter-strategies, 1805-2005**. Taylor & Francis, 2006.

FAIRBANK, John King; GOLDMAN, Merle. **China: uma nova história**. L & PM, 2006.

FARIA, Emilson Paiva de. O poder naval brasileiro e os interesses do país no Atlântico Sul. In: ACIOLY, Luciana; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (Org.). **Prospectiva, estratégias e cenários globais: visões de Atlântico Sul, África Lusófona, América do Sul e Amazônia**. Brasília: Ipea, 2011. 217 p.

FERNANDES, Jorge Henrique Cabral. A soberania cibernética na Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). In: GHELLER, Gilberto Fernando; GONZALES, Selma Lúcia de Moura; MELLO, Laerte Peotta (Org.). **Amazônia e Atlântico Sul : desafios e perspectivas para a defesa no Brasil**. Brasília: Ipea, Brasília : IPEA : NEP, 2015.645 p.

FERNANDES, José Pedro Teixeira. A Geopolítica clássica revisitada. **Nação e Defesa**, 2003.

FONSECA, Carmen. O Brasil e a segurança no Atlântico Sul. **Nação e Defesa**, 2011.

FONSECA, Maximiano. **Cinco anos na pasta da Marinha**. Brasília, DF, 1985.

\_\_\_\_\_. **De Taboas à Brasília**. Rio de Janeiro: Ed. Ao Livro Técnico, 1999.

FRANÇA, Júnia Lessa et al. Manual para normalização de publicações técnico-científicas. In: **Manual para normalização de publicações técnico-científicas**. 2003.

FRANCO, João. O Brasil e a segurança no Atlântico Sul. **Revista de Geopolítica**, v. 4, n. 1, p. 1-13, 2016.

GAMBA-STONEHOUSE, Virginia. **Strategy in the Southern Oceans: A South American View**. London: Pinter Publishers Ltd, 1989.

GINGA, Damião Fernandes Capitão et al. **Angola e a complementaridade do mar: o mar enquanto fator geoestratégico de segurança, defesa e de afirmação**. 2014. Tese (Doutorado) Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Faculdade de Ciência Política, Lusofonia e Relações Internacionais. Lisboa, 2014.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOMES, João Mira. O mar no pensamento estratégico nacional. **Nação e Defesa**, 2009.

GOMES GUIMARÃES, BRUNO. A estratégia geopolítica brasileira para o Atlântico Sul. **World Tensions/Tensões Mundiais**, v. 12, n. 22, 2016.

GORDON, Philip H. The French White Paper on Defence and National Security. **Foreign Affairs**, v. 88, n. 1, p. 193, 2009.

GORSHKOV, Sergei Georgi .**The Sea Power of the State**. Pergamon Press; 1st edition, 1979.

GRAY, Colin S. **War, peace and international relations: an introduction to strategic history**. Routledge, 2007.

\_\_\_\_\_. Nicholas John Spykman, the balance of power, and international order. **Journal of Strategic Studies**, v. 38, n. 6, p. 873-897, 2015.

HALBERSTAM, Malvina. Terrorism on the high seas: the Achille Lauro, piracy and the IMO convention on maritime safety. **American Journal of International Law**, v. 82, n. 2, p. 269-310, 1988.

HARKAVY, Robert E. **Great power competition for overseas bases: The geopolitics of access diplomacy**. Pergamon Press Inc., 1982.

HART, B.H. Liddell. **Strategy: The Indirect Approach**. London: Faber and Faber, 1967.

HARTMAN, Geoffrey H.; NAKANO, Jane. **The Impact of Regional Maritime Disputes on Energy Security in Asia**. Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2017.

HURRELL, Andrew et al. **On global order: power, values, and the constitution of international society**. Oxford University Press, 2007.

HOBBSAWM, Eric. **A Era dos Impérios**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2011

HOLMES, James R.. Defending the First Island Chain. **Proceedings**, U.S. Naval Institute, Annapolis, Maryland, 2014.

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. **Piracy and Armed Robbery Against Ships Report** – January to December 2017. London, January 2018. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>. Acesso em 10/10/2018

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). **Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships**, IMO Assemb. Res. A. 1025 (26), annex (Dec. 2, 2009). Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/security/piracyarmedrobbery/guidance/documents/a.1025.pdf>. Acesso em: 12/02/2018.

INDIA. **Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy**. New Delhi: Integrated Headquarters; Ministry of Defence (Navy), 2015. Disponível em: [https://www.indiannavy.nic.in/sites/default/files/Indian\\_Maritime\\_Security\\_Strategy\\_Document\\_25Jan16.pdf](https://www.indiannavy.nic.in/sites/default/files/Indian_Maritime_Security_Strategy_Document_25Jan16.pdf) Acesso em 10/10/2018

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Histórico de Fernando de Noronha. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=260545>. Acesso em 30/06/2017.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATISTICA - PORTUGAL. **CPLP em Números 2015**. [S.l: s.n.], 2015. Disponível em: <https://www.cplp.org/Default.aspx?ID=4447&Action=1&NewsId=3984&M=NewsV2&PID=10872>

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION. **Limits of oceans and seas**. International Hydrographic Organization, 1953.

KAPLAN, Robert. **A vingança da Geografia**. Campus Elsevier, 2012.

KAMERLING, Susanne; VAN DER PUTTEN, Frans-Paul. An overseas naval presence without overseas bases: China's counter-piracy operation in the Gulf of Aden. **Journal of Current Chinese Affairs**, v. 40, n. 4, p. 119-146, 2012.

KÄMPF, Martin Normann. **Ilha da Trindade: a ocupação britânica e o reconhecimento da soberania brasileira (1895-1896)**. Fundação Alexandre de Gusmão, 2016.

KAPLAN, Robert D. **The Return of Marco Polo's World and the US Military Response**. Center for a New American Security, 2017.

KAROL, Eduardo. **Geografia política e geopolítica no Brasil (1982-2012)**. 2013. Tese (Doutorado) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2013.

KEMP, Geoffrey. The new strategic map. *Survival*, v. 19, n. 2, p. 50–59, 1977. <http://dx.doi.org/10.1080/00396337708441666>

\_\_\_\_\_. **The East Moves West: India, China, and Asia's Growing Presence in the Middle East**. Brookings Institution Press, 2010.

KIM, Samuel S. The Evolving Asian System: Three Transformations. **International Relations of Asia**, p. 33-58, 2008

KISSINGER, Henry. Diplomacia. Saraiva, 2012.

\_\_\_\_\_. **Ordem mundial**. Objetiva, 2015.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro Passado**. Rio de Janeiro: Ed. PUC Rio/Contratempo, 2006.

KRASKA, James; PEDROZO, Raul. **International maritime security law**. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2013.

KRASKA, James. **Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea (Contemporary Military, Strategic, and Security Issues)**. Praeger, 2011.

LAFER, Celso. **Brasil: dilemas e desafios da política externa**. Estudos Avançados, Vol. 14, nº 38, 2000. p. 260-267.

LEITE, Alexandre Cesar Cunha; NASCIMENTO, Renally Késsia Paiva; KUHLMANN, Paulo Roberto Loyolla. Reação norte-americana diante da construção das ilhas artificiais Chinesas. **Revista da Escola de Guerra Naval**, [S.l.], v. 22, n. 3, p. 457-476, abr. 2017. ISSN e-2359-3075. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/504>>. Acesso em: 09 Out. 2018.

LEVY, Jack S. Qualitative Methods in International Relations. In: Harvey, Frank P. & BRECHER, Michael. **Evaluating Methodology in International Studies**. Ann Arbor: University of Michigan Press, 2002.

LOPES, Roberto. **As Garras do Cisne: O ambicioso plano da Marinha brasileira de se transformar a nona frota mais poderosa do mundo**. Record, 2014.

LOURENÇO, Armando Jorge Pereira. Dimensão Marítima da Segurança no Atlântico: Desafios e Oportunidades para os países da CPLP. **Nação e Defesa**, 2011.

LUTTWAK, Edward N. **The Political Uses of Sea Power, in Strategy and History**. Transaction Inc. 1985

MACHADO, Luís Rodrigo. Cooperative security strategy in the South Atlantic: United States internal determinants and region resignification. **Revista da Escola de Guerra Naval**, v. 22, n. 1, p. 69-90, 2016.

MACHADO, Luiz Alberto Figueiredo. **A Plataforma Continental Brasileira e o Direito do Mar: considerações para uma ação política**. FUNAG, 2015. 174 p. : il. – (Coleção CAE)

ISBN 978-85-7631-555-1. Trabalho apresentado originalmente como tese, aprovada no XL Curso de Altos Estudos do Instituto Rio Branco, em 2000.

MACMILLAN, Margaret. **A primeira guerra mundial**. Globo Livros, 2014.

MAHAN, Alfred Thayer. The Strategic Features of the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea,”. **The United States discovers Panama: the writings of soldiers, scholars, scientist, and scoundrels, 1850-1905**, p. 249-266, 1897.

\_\_\_\_\_. **Mahan on Naval Strategy: Selection from the Writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan**. Naval Institute Press. Annapolis, Maryland, 1991, 2015.

\_\_\_\_\_. **The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783**. Spectral Assoc. 2010

MANACH, Frédéric Le; PAULY, Daniel. First Estimate of Unreported Catch in the French Îles Éparses, 1950-2010. **Fisheries catch reconstructions in the Western Indian Ocean, 1950–2010. Fisheries Centre Research Reports**, v. 23, n. 2, p. 27–35, University of British Columbia , 2015.

MARSHALL, Tim. **Prisioneiros Da Geografia: 10 Mapas que explicam tudo o que você precisa saber sobre política global**. Zahar, 2018.

MATTOS, Adherbal Meira. Os novos limites dos espaços marítimos nos trinta anos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. André Panno Beirão, Antônio Celso Alves Pereira.(organizadores). Brasília: Funag. Pág, p. 21-66, 2014.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica**, v.I. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2011.

MEARSHEIMER, John J. (2001). **The Tragedy of Great Power Politics**. New York: W.W. Norton, 2001

MEARSHEIMER, John J.; WALT, Stephen M. The case for offshore balancing. **Foreign Affairs**, v. 95, n. 4, p. 22, 2016.

MEDEIROS, Sabrina Evangelista; MOREIRA, William de Sousa. Maritime Co-operation among South Atlantic Countries and Repercussions for the Regional Community of Security Practice. **Contexto Internacional**, v. 39, n. 2, p. 281-304, 2017.

MENEZES, Wagner. **O direito do mar**. Brasília: Funag, 2015.

MIYAMOTO, Shiguenoli. Os estudos geopolíticos no Brasil: uma contribuição para sua avaliação. **Perspectivas: Revista de Ciências Sociais**, 1981.

MOHR, L. V. et al. **Ilhas oceânicas brasileiras: da pesquisa ao manejo—volume II**. Brasília: MMA/Secretaria de Biodiversidade e Florestas, 2009.

MORGENTHAU, Hans J. **A política entre Nações**. 2003.

MOURA, José Augusto A. de. **A estratégia naval brasileira no pós-guerra fria: uma análise comparativa com foco em submarinos**. Rio de Janeiro, FEMAR, 2014.

MUKHERJEE, Proshanto K.; MEJIA JR, M. Q.; GAUCI, G. M. Maritime violence and other security issues at sea. In: **The proceedings of the symposium on maritime violence and other security issues at sea**. 2002. p. 26-30.

NASCIMENTO, Grazielle. **Geopolítica do Atlântico**: o caso do Arquipélago de Fernando de Noronha, Brasil. Disponível em: [http://snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364760532\\_ARQUIVO\\_Textocompleto\\_ANPUH\\_NACIONAL\\_2013.pdf](http://snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364760532_ARQUIVO_Textocompleto_ANPUH_NACIONAL_2013.pdf) Acesso em 10/10/2018

NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (Org.). **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico**: América do Sul e Atlântico Sul. Brasília: Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), 2014. 284 p

NEVES, André Luiz Varella. Atlântico Sul: Projeção Estratégica do Brasil para o século XXI. In: GHELLER, Gilberto Fernando; GONZALES, Selma Lúcia de Moura; MELLO, Laerte Peotta (Org.). **Amazônia e Atlântico Sul** : desafios e perspectivas para a defesa no Brasil. Brasília: Ipea, Brasília : IPEA : NEP, 2015.645 p.

NEVES, Miguel Santos. A China e a Índia no Atlântico Sul. **Relações Internacionais (R: I)**, n. 38, p. 71-94, 2013.

NYE Jr, Joseph S.. **O Futuro do Poder**. Benvirá, 2012.

\_\_\_\_\_. **Soft Power**: The Means to Success in World Politics. New York: Public Affairs, 2004.

OLIVEIRA, Lucas Kerr de. Geopolítica do Atlântico Sul na Era do Pré-Sal: Desafios e Perspectivas para o Planejamento da Defesa da Soberania das Águas Jurisdicionais Brasileiras. **4º Encontro Nacional da Associação Brasileira de Relações Internacionais, Belo Horizonte, Brazil, July**, p. 22-26, 2013.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)**. Versão em língua portuguesa com Anexos e Ata Final da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2014.

OXMAN, Bernard H. The territorial temptation: a siren song at sea. **American Journal of International Law**, v. 100, n. 4, p. 830-851, 2006.

PAIVA, Luiz Eduardo Rocha. O jogo de poder na faixa atlântica do entorno estratégico nacional e seus reflexos para a defesa e projeção do Brasil. In: GHELLER, Gilberto Fernando; GONZALES, Selma Lúcia de Moura; MELLO, Laerte Peotta (Org.). **Amazônia e Atlântico Sul** : desafios e perspectivas para a defesa no Brasil. Brasília: Ipea, Brasília : IPEA : NEP, 2015.645 p.

PARELLO-PLESNER, Jonas. China's Risk Map in the South Atlantic. **Foreign and Security Policy Paper**, p. 1–13, 2016. Disponível em: <http://www.gmfus.org/publications/chinas-risk-map-south-atlantic> . Acesso em 10/10/2018

PEGADO, Aida Maria Silvério Pinto et al. **Angola como potência regional emergente: análise dos factores estratégicos (2002-2012)**. 2014. Tese (Doutorado). Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas – Universidade de Lisboa, Março, 2014

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

\_\_\_\_\_. A fronteira oriental brasileira e os desafios da segurança regional no Atlântico Sul. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v.18 n. 1 p. 113 - 134 jan/jun 2012.

PENNA FILHO, Pio. Reflexões sobre o Brasil e os desafios do Atlântico Sul no início do século XXI. In: GHELLER, Gilberto Fernando; GONZALES, Selma Lúcia de Moura; MELLO, Laerte Peotta de (Org.). **Amazônia e Atlântico Sul: desafios e perspectivas para a defesa no Brasil**. Brasília: IPEA: NEP, 2015. 645 p

PINHEIRO, Leticia. HIRST, Monica. LIMA, Maria Regina Soares de. A política externa brasileira em tempos de novos horizontes e desafios. **Nueva Sociedad**, dezembro, 2010. Disponível em: <[http://www.nuso.org/upload/articulos/p6-2\\_1.pdf](http://www.nuso.org/upload/articulos/p6-2_1.pdf)>.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos. Atlântico Sul: um desafio para o século XXI – as velhas ameaças se perpetuam nas novas? In: ACIOLY, Luciana; MORAES, Rodrigo (Orgs.). **Prospectiva, estratégias e cenários globais: visões de Atlântico Sul, África lusófona, América do Sul e Amazônia**. Brasília: Ipea, 2011. p. 61-83.

\_\_\_\_\_. A defesa hemisférica em crise: uma geopolítica do Atlântico. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de; LEÃO, Karl Schuster de Sousa (Org.). **Atlântico – A história de um oceano**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

\_\_\_\_\_. Atlântico Sul e Amazônia Azul; um desafio geopolítico para a sociedade brasileira? **Revista Marítima Brasileira** v.134 n.04/06, 2014.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Noticiário Marítimo, jul/ago 1918. In: **Revista Marítima Brasileira** v.138 n.07/09, 2018.

RIBEIRO LUIS, Camila Cristina. A estratégia naval brasileira no contexto da política exterior do Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v.18 n. 1 p. jan/jun 2012.

RIBEIRO, António da Silva. Uma visão estratégica do mar. Perspectivas de análise. In: BESSA, António; GRAÇA, Pedro Borges (Org.). Uma visão estratégica do mar na geopolítica do Atlântico. Lisboa: **Cadernos Navais**, Edições Culturais da Marinha, jan/mar 2008.

RIBEIRO, Wagner Costa. **A ordem ambiental internacional**. Editora Contexto, 2005.

RICHARDSON, John; GUEDES, Armando Marques; GORCE, Xavier de la; SALVY, Anne-François de Saint; HOLTHUS, Paul. *The Fractured Ocean Current Challenges to Maritime Policy in the Wider Atlantic. Wider Atlantic Series.* The German Marshall Fund of the United States. Brussels, 2012.

RICHMOND, Herbert W.. *Sea Power in the modern world.* G. Bell & sons, ltd (1934).

RICUPERO, Rubens. *A diplomacia na construção do Brasil: 1750-2016.* Versal Editores, 2017.

RODRIGUE, Jean-Paul. Mapa expando as principais rotas comerciais em: **The Geography of Transport Systems.** New York, Routledge, 2013. Disponível: <[https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/gallery/Map\\_Main%20Maritime%20Routes.pdf](https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/gallery/Map_Main%20Maritime%20Routes.pdf)> Acesso: 10/10/2018.

SANT'ANNA, Carlos Alexandre Rezende de. **Pensamento estratégico brasileiro contemporâneo. – reflexões sobre o Atlântico Sul.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense. Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos, 2011.

SANTOS, José Alberto Loureiro dos. Uma visão portuguesa da segurança do Atlântico Sul. **Nação e Defesa**, 2011.

SARAIVA, José Flávio Sombra. The new Africa and Brazil in the Lula era: the rebirth of Brazilian Atlantic Policy. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 53, n. SPE, p. 169-182, 2010.

SARTORI, Giovanni. Concept misformation in comparative politics. **American Political Science Review**, v. 64, n. 4, p. 1033-1053, 1970.

SAYERS, Eric. The “consequent interest” of Japan’s southwestern islands: A Mahanian Appraisal of the Ryukyu Archipelago. **Naval War College Review**, v. 66, n. 2, p. 45, 2013.

SEMPA, Francis. **Geopolitics: from the Cold War to the 21st Century.** Routledge, 2002.

SHAMBAUGH, David; YAHUDA, Michael (Ed.). **International relations of Asia.** Rowman & Littlefield, 2008

SIMIONI, A. A. Terrorismo Marítimo. **Revista da Escola de Guerra Naval**, v. 17, n. 2, p. 167, 2011.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida Silva. O Atlântico Sul na Perspectiva da Segurança e Defesa. In: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (Org.). **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul.** Brasília: Ipea, 2014. 284 p.



SILVA, Francisco Carlos Teixeira; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de; LEÃO, Karl Schuster de Sousa. **Atlântico – A história de um oceano**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

SOUSA, Inês. **Maritime Territorial Delimitation and Maritime Security in the Atlantic**. Disponível em: < [http://www.atlanticfuture.eu/files/325-ATLANTIC%20FUTURE\\_07\\_Maritime%20Security%20in%20the%20Atlantic.pdf](http://www.atlanticfuture.eu/files/325-ATLANTIC%20FUTURE_07_Maritime%20Security%20in%20the%20Atlantic.pdf)>. Acesso em 09/03/2016.

SPELLER, Ian. **Understanding naval warfare**. Routledge, 2014.

SPYKMAN, Nicholas J. **America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power**. Nova York: Harcourt, Brace, 1942.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de; e LEÃO, Karl Schuster de Sousa. **Atlântico – A história de um oceano**. Civilização Brasileira, 2013.

SILVA, Alexandre Pereira da. O novo pleito brasileiro no mar: a plataforma continental estendida e o Projeto Amazônia Azul. **Revista Brasileira de Política Internacional**. vol.56, n.1, 2013.

STRATFOR. **The Geopolitics of Maritime Chokepoints**. Disponível em: <https://worldview.stratfor.com/position-paper/geopolitics-maritime-chokepoints>. Acesso em 10/10/2018.

THOMPSON, Nathan; MUGGAH Robert. The Blue Amazon - Brazil Asserts its influence across the Atlantic. **Foreign Affairs** (on line). Disponível em <https://www.foreignaffairs.com/articles/africa/2015-06-11/blue-amazon>. Acesso em 11/06/2015.

TILL, Geoffrey. O Atlântico Sul na Percepção de um Britânico. **Cadernos de Estudos Estratégicos**. Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra (Brasil) - N. 06 (Mar 2007) - Rio de Janeiro: CEE - ESG, 2007.

\_\_\_\_\_. **Seapower: A Guide for the Twenty-First Century**. Routledge. 2013.

TOSTES, José Alberto; FERREIRA, José Francisco de Carvalho. O Amapá e a Guiana francesa sob a ótica do corredor transfronteiriço. **Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasilera de geografia**, n. 31, 2017.

TRUMP, Donald J. **National security strategy of the United States of America**. EXECUTIVE OFFICE OF THE PRESIDENT WASHINGTON, DC. Washington, United States, 2017.

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND. **Securing Britain in an Age of Uncertainty: The Strategic Defence and Security Review**. The Stationery Office Limited on behalf of the Controller of Her Majesty's Stationery Office.2010

\_\_\_\_\_. **National security strategy and strategic defence and security review 2015: A secure and prosperous United Kingdom.** 2015.

VAN EVERA, Stephen. **Guide to Methods for Students of Political Science.** London: Cornell University Press, 1997.

VAZ, Alcides Costa. O Atlântico Sul nas perspectivas estratégicas de Brasil, Argentina e África do Sul. 2011.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A missão das Forças armadas para o século XXI. **Revista Marítima Brasileira**, n. 124, out.dez. 2004, pp. 105-115.

\_\_\_\_\_. Conseqüências estratégicas para uma marinha de águas marrons. **Revista da Escola de Guerra Naval**, [S.l.], n. 16, p. 7-20, fev. 2010. ISSN e-2359-3075. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/355>>. Acesso em: 09 Out. 2018.

\_\_\_\_\_. Uma Estratégia Naval para o século XXI. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro v.138, suplemento. 2018.

VIDIGAL, Armando Amorim et alii (2006). **Amazônia Azul: o mar que nos pertence.** Rio de Janeiro: Record.

VIEGAS FILHO, José. **A Segurança do Atlântico Sul e as Relações com a África.** FUNAG, 2016. 175 p. Trabalho apresentado originalmente como tese, aprovada no V Curso de Altos Estudos do Instituto Rio Branco, em 1982, Brasília.

VILLA, Rafael Duarte. Mackinder: repensando a política internacional contemporânea. **Revista de Sociologia e Política**, n. 14, 2000.

VIOLANTE, Alexandre Rocha. A teoria do poder marítimo de Mahan: uma análise crítica à luz de autores contemporâneos. **Revista da Escola de Guerra Naval**, v. 21, n. 1, p. 223-260, 2016.

VREÏ, François. A Blue BRICS, Maritime Security, and the South Atlantic. **Contexto Internacional**, v. 39, n. 2, p. 351-371, 2017.

WIEMER, Fernando Eduardo Studart. A concepção político - estratégica e a atuação internacional da Marinha do Brasil. Aula Inaugural dos Cursos de Altos estudos Militares da Escola de Guerra naval no ano de 2013. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v.18 n. 2 p. jul/dez 2012. 2013.

WILLIAMS, Paul (edited). **Security Studies: An introduction.** Routledge, 2008.

WHITAKER, Renato. **Atlântico Sul & Ilhas Britânicas: Análise Geopolítica pelo pensamento de Therezinha de Castro.** Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos (PPGEST) da Universidade Federal Fluminense (UFF), 2016.

**Fontes Eletrônicas:**

AGENCE FRANÇAISE POUR LA BIODIVERSITÉ. Le Parc naturel marin des Glorieuses. Disponível em: <http://www.aires-marines.fr/L-Agence/Organisation/Parcs-naturels-marins/Parc-naturel-marin-des-Glorieuses>. Acesso em 15/08/2018

BRITISH INDIAN OCEAN TERRITORY. **About**. Disponível em: <https://biot.gov.io/about/>. Acesso em 10/10/2018.

BRASIL. **Áreas Marinhas Protegidas - conservação da biodiversidade e fortalecimento da soberania nacional**. Disponível em: [http://www.mma.gov.br/images/noticias\\_fotos/2018/criacao-UCs-marinhas.pdf](http://www.mma.gov.br/images/noticias_fotos/2018/criacao-UCs-marinhas.pdf). Acesso em 10/10/2018. 2018

CHILE. **Libro de la Defensa Nacional de Chile**. Disponível em: <http://www.defensa.cl/media/LibroDefensa.pdf>. Acesso em 10/10/2018.

CIA WORLD FACTBOOK. **British Indian Ocean Territory**. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/pf.html>. Acesso em 27/08/2018

CIA WORLD FACTBOOK. **Paracel Islands**. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/pf.html>. Acesso em 27/08/2018. 2018 a

COMMANDER US PACIFIC FLEET. Disponível em: <https://www.cpf.navy.mil/about/>. Acesso em 01/09/2018

DEFENSE NEWS. **Powers Jockey for Pacific Island Chain Influence**. Disponível em: <https://www.defensenews.com/global/asia-pacific/2016/02/01/powers-jockey-for-pacific-island-chain-influence/>. Acesso em 24/08/2018

ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA. **Akrotiri British military enclave, Cyprus**. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Akrotiri-British-military-enclave-Cyprus#ref276034>. Acesso em 13/08/2018. 2018

\_\_\_\_\_. **Dhekélia. British military enclave, Cyprus**. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Dhekelia>. Acesso em 13/08/2018. 2018 a

\_\_\_\_\_. **French Polynesia**. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/French-Polynesia>. Acesso em 20/08/2018. 2018b

\_\_\_\_\_. **Karl Haushofer**. Disponível em: <https://www.britannica.com/biography/Karl-Ernst-Haushofer>. Acesso em 09/02/2018. 2018c

\_\_\_\_\_. **Mayotte**. <https://www.britannica.com/place/Mayotte>. Acesso em: 20/08/2018. 2018d

\_\_\_\_\_. **New Caledonia**. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/New-Caledonia-French-unique-collectivity-Pacific-Ocean>  
Acesso em 20/08/2018 2018e

\_\_\_\_\_. **Reunion**. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Reunion>. Acesso em: 20/08/2018. 2018f

EUROPEAN PARLIAMENT. **The Status and location of the military installations of the member states of the European Union and their potential role for the european security and defense policy (ESDP)**, 2009. Disponível em: [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EXPO-SEDE\\_NT\(2009\)407004](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EXPO-SEDE_NT(2009)407004). Acesso em 10/10/2018.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC). **Maximiano Eduardo da Silva Fonseca**. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/maximiano-eduardo-da-silva-fonseca>. Acesso em: 11/07/2018. 2018

\_\_\_\_\_. **Délio Jardim de Matos**. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/matos-delio-jardim-de>. Acesso em 11/07/2018. 2018 a

FOREIGN LEGION INFO. **3e Régiment Étranger d'Infanterie**. Disponível em: <http://foreignlegion.info/units/3rd-foreign-infantry-regiment/>. Acesso em 10/07/2018

FRANCE, Présidence de la République; **The French White Paper on Defence and National Security - 2008**. [S.l: s.n.], 2008. Disponível em: <[http://www.mocr.army.cz/images/Bilakniha/ZSD/French White Paper on Defence and National Security 2008.pdf](http://www.mocr.army.cz/images/Bilakniha/ZSD/French%20White%20Paper%20on%20Defence%20and%20National%20Security%202008.pdf)>. Acesso em 10/10/2018.

GEOLOGY.COM. **Caribbean Islands Map and Satellite Image**. Disponível em: <https://geology.com/world/caribbean-satellite-image.shtml>. Acesso em 20/08/2018

GUPTA, Arunima. India's Island Diplomacy: Building an Indian Ocean Security Architecture. Disponível em: <https://thediplomat.com/2018/08/indias-island-diplomacy-building-an-indian-ocean-security-architecture/>. Acesso em 10/10/2018

HARPER, Sarah *et al.* Reconstruction of marine fisheries catches for French Guiana from 1950-2010. **Global Change Biology**, p. 11, 2015. Disponível em: <http://www.searoundus.org/doc/publications/wp/2015/Harper-et-al-Guiana.pdf>. Acesso em 10/10/2018

INDIAN NAVY. **India Navy Foreign Cooperation**. Disponível em: <https://www.indiannavy.nic.in/node/14707>. Acesso em 10/10/2018.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. **Maritime piracy and armed robbery reaches 22-year low, says IMB report**. Disponível em: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/maritime-piracy-armed-robbery-reaches-22-year-low-says-imb-report/>. Acesso em 10/10/2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil**. Rio de Janeiro : IBGE, 2011, 176p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv55263.pdf>. Acesso em 10/10/2018

\_\_\_\_\_. **Geografia e Geopolítica: A contribuição de Delgado de Carvalho e Therezinha de Castro**, 2009. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/ColecaoMemoriaInstitucional/16-Geografia%20e%20geopolitica\\_A%20contribuicao%20de%20Delgado%20de%20Carvalho%20e%20Therezinha%20de%20Castro.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/ColecaoMemoriaInstitucional/16-Geografia%20e%20geopolitica_A%20contribuicao%20de%20Delgado%20de%20Carvalho%20e%20Therezinha%20de%20Castro.pdf) Acesso em 10/10/2018

\_\_\_\_\_. **Histórico de Fernando de Noronha**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/fernando-de-noronha/historico>. Acesso em 10/10/2018

JOURNAL OF LAW AND INTERNATIONAL AFFAIRS AT PENN STATE LAW. **The South China Sea Disputes: A clash of international law and historical claims**. Disponível em: <https://sites.psu.edu/jlia/the-south-china-sea-disputes-a-clash-of-international-law-and-historical-claims/>. Acesso em 24/08/2018

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE. **Les Éléments français au Sénégal**. Disponível em: <https://www.defense.gouv.fr/ema/forces-prepositionnees/senegal/dossier/les-elements-francais-au-senegal>. Acesso em 12/07/2018.

\_\_\_\_\_. **Les forces françaises en Côte d'Ivoire**. Disponível em: <https://www.defense.gouv.fr/ema/forces-prepositionnees/cote-d-ivoire/dossier/les-forces-francaises-en-cote-d-ivoire>. Acesso em 12/07/2018. 2018 a.

\_\_\_\_\_. **Les éléments français au Gabon**. Disponível em: <https://www.defense.gouv.fr/ema/forces-prepositionnees/gabon/dossier/les-elements-francais-au-gabon>. Acesso em 12/07/2018. 2018b

\_\_\_\_\_. **Les forces armées aux Antilles**. Disponível em: <https://www.defense.gouv.fr/espanol/ema/forces-prepositionnees/antilles/dossier/les-forces-armees-aux-antilles>. Acesso em 16/08/2018. 2018c

\_\_\_\_\_. **Les forces armées de Polynésie française**. Disponível em: <https://www.defense.gouv.fr/ema/forces-prepositionnees/polynesie-francaise/dossier/les-forces-armees-de-polynesie-francaise>. Acesso em 16/08/2018. 2018d

\_\_\_\_\_. **Les forces armées en Nouvelle Calédonie**. Disponível em: <https://www.defense.gouv.fr/espanol/ema/forces-prepositionnees/nouvelle-caledonie/dossier/les-forces-armees-en-nouvelle-caledonie>. Acesso em 16/08/2018. 2018e

\_\_\_\_\_. **Les Forces armées dans la zone sud de l'Océan Indien.** Disponível em: <https://www.defense.gouv.fr/espanol/ema/forces-prepositionnees/la-reunion-mayotte/dossier/les-forces-armees-dans-la-zone-sud-de-l-ocean-indien>. Acesso em: 16/08/2018. 2018f

NAVAL TECHNOLOGY, 2018. **Guyanese Light Patrol Vessels (PLG).** Disponível em: <https://www.naval-technology.com/projects/guyanese-light-patrol-vessels-plg/>. Acesso em 10/07/2018

OFFICE OF INSULAR AFFAIRS. **Office of Insular Affairs.** Disponível em: <https://www.doi.gov/oia>. Acesso em 28/08/2018.

ORIENTAL REVIEW. **Evolving Strategic Competition in the Indian Ocean.** Disponível em: <https://orientalreview.org/2013/04/19/evolving-strategic-competition-in-the-indian-ocean/>. Acesso em 13/08/2018

REPUBLIC OF SOUTH AFRICA, **South African Defence Review 2015.** Disponível em: <http://www.dod.mil.za/documents/defencereview/defence%20review%202015.pdf>. Acesso em 10/10/2018.

REUTERS. **Seychelles parliament blocks planned Indian naval base on remote island.** Disponível em: <https://af.reuters.com/article/topNews/idAFKBN1JI0UX-OZATP>. Acesso em 11/08/2018.

REUTERS GRAPHIC. **Concrete and coral Tracking expansion in the South China Sea.** Disponível em: <http://fingfx.thomsonreuters.com/gfx/rngs/CHINA-SOUTHCHINASEA-BUILDING/010070760H9/index.html>. Acesso em 27/08/2018

ROYAL NAVY. **Surface Fleet.** Disponível em: <https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/the-fighting-arms/surface-fleet/patrol/scimitar-class/hms-scimitar>. Acesso em 14/08/2018

ROYAL SOCIETY FOR THE PROTECTION OF BIRDS. **South Atlantic Overseas Territories Commercial Fisheries Management Review Summary.** n. January 2017, 2017. Disponível em: <https://www.rspb.org.uk/globalassets/downloads/documents/conservation-projects/ukots-hidden-treasures/2017/summary-south-atlantic-overseas-territories-fisheries-sustainability-report-2017.pdf>. Acesso em 10/10/2018.

SEA AROUND US. **Catches by Taxon in the waters of Seychelles.** 2018. Disponível em: <http://www.searoundus.org/data/#/eez/690?chart=catchchart&dimension=taxon&measure=tonnage&limit=10>. Acesso em 13/08/2018

\_\_\_\_\_. **Catches by Taxon in the waters of selected regions.** 2018a Disponível em: <http://www.searoundus.org/data/#/eez/918,919,899?chart=catch-chart&dimension=taxon&measure=tonnage&limit=10>. Acesso em 10/07/2018

SMITH, Jeff M..Andaman and Nicobar Islands: India's Strategic Outpost. Disponível em: <https://thediplomat.com/2014/03/andaman-and-nicobar-islands-indias-strategic-outpost/>. Acesso em 10/10/2018

STRATFOR. Brazil and Africa Bridge the South Atlantic. Disponível em: <https://worldview.stratfor.com/article/brazil-and-africa-bridge-south-atlantic>. Acesso em 10/10/2018. 2017

THE BRITISH ARMY. **The British Army in Gibraltar**. Disponível em: <https://www.army.mod.uk/deployments/gibraltar/>. Acesso em 14/08/2018

THE BRITISH ANTARCTIC TERRITORY. **The British Antarctic Territory**. Disponível em: <https://www.gov.uk/world/organisations/british-antarctic-territory>. Acesso em 10/07/2018.

THE DIPLOMAT. **The Trouble with India's Indian Ocean Diplomacy**. Disponível em: <https://thediplomat.com/2018/06/the-trouble-with-indias-indian-ocean-diplomacy/>. Acesso em: 13/08 2018

\_\_\_\_\_. **International Law won't stop China in the South China Sea**. Disponível em: <https://thediplomat.com/2016/07/international-law-wont-stop-china-in-the-south-china-sea/>. Acesso em 24/08/2018.

THE ECONOMIC TIMES. **India and Seychelles agree on naval base at Assumption Island**. Disponível em: <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-and-seychelles-agree-on-naval-base-at-assumption-island/articleshow/64731817.cms>. Acesso em 11/08/2018.

THE NATIONAL ARCHIVES. **Map of the Caribbean**. Disponível em: <http://www.nationalarchives.gov.uk/caribbeanhistory/map-large.htm>. Acesso em 10/10/2018.

THE WORLD BANK. **India's Growth Story Since the 1990s Remarkably Stable and Resilient**. Disponível em: <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2018/03/14/india-growth-story-since-1990s-remarkably-stable-resilient>. Acesso em 10/08/2018.

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES. **Terres Australes et Antarctiques Françaises**. Disponível em: <http://www.taaf.fr/>. Acesso em 14/08/2018.

UNIÃO DE EXPORTADORES DA CPLP. **Abrangência da CPLP**. Disponível em: <http://www.uecplp.org/abrangencia.php>. Acesso em 10/10/2018.

UNITED KINGDOM OF THE GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND. **Building Stability Overseas Strategy**. London: Department for International Development, the Foreign and Commonwealth Office and the Ministry of Defence, 2011. Disponível em:

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/67475/Building-stability-overseas-strategy.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/67475/Building-stability-overseas-strategy.pdf) . Acesso em 10/10/2018.

UNITED STATES ARMY. **Army, South Pacific partners prepare effective responses to natural disasters.** Disponível em: [https://www.army.mil/article/194039/army\\_south\\_pacific\\_partners\\_prepare\\_effective\\_responses\\_to\\_natural\\_disasters](https://www.army.mil/article/194039/army_south_pacific_partners_prepare_effective_responses_to_natural_disasters). Acesso em 16/08/2018.

UNITED STATES NUCLEAR REGULATORY COMMISSION. **U.S Pacific Territories.** Disponível em: <https://www.nrc.gov/info-finder/region-state/pacific-territories.html>. Acesso em: 28/08/2018

UNIVERSITY OF TEXAS LIBRARIES. **Perry-Castañeda Library Map Collection.** Disponível em: <http://legacy.lib.utexas.edu/maps/cyprus.html>. Acesso em 13/08/2018

ZOPACAS, **Declaração de Montevideú.** Montevideú: ZOPACAS, 2013a. Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/geopolitica/noticia/9324/ZOPACAS----Declaracao-de-Montevideu->. Acesso em: 10/10/2018.

ZOPACAS, **Plano de Ação de Montevideú.** Montevideú: ZOPACAS, 2013. Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/geopolitica/noticia/9323/ZOPACAS---Plano-de-Acao-de-Montevideu>. Acesso em: 10/10/2018.

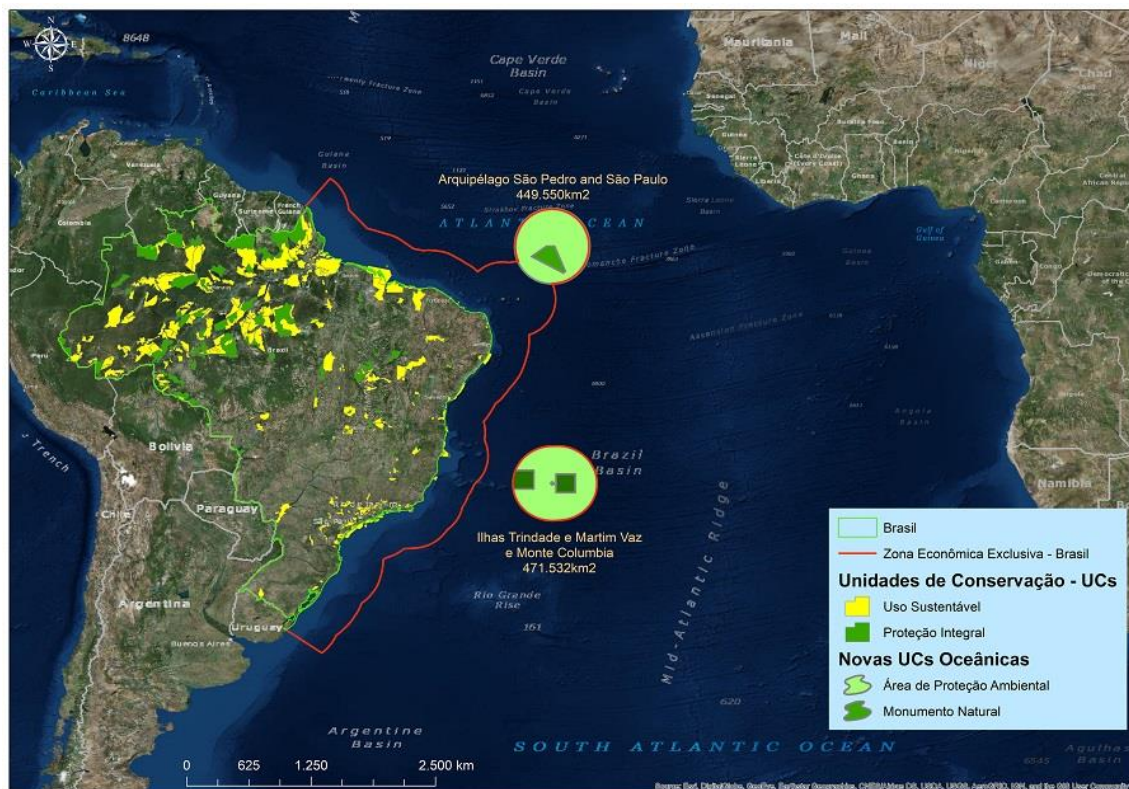


## ANEXO

### Monumento Natural (MONA) e Áreas de Proteção Ambiental na área marítima do Atlântico Sul

Em Brasília, no dia 19 de março de 2018, o Presidente da República Federativa do Brasil assinou dois decretos, que criaram áreas de Monumento Natural (MONA) e Áreas de Proteção Ambiental na área marítima do Atlântico Sul. As MONAs são áreas de proteção integral, onde a pesca e qualquer outra atividade comercial é proibida. Já as APAs são áreas de uso sustentável, onde pesca, mineração e outras atividades extrativas são permitidas, desde que obedecem a regras de sustentabilidade, estabelecidas num plano de manejo.

O primeiro destes decretos criou a APA Marinha do Arquipélago de São Pedro e São Paulo e a MONA Marinha do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, localizado no Saliente Nordestino, no extremo nordeste da Zona Econômica Exclusiva Brasileira, no litoral do estado de Pernambuco. Já o decreto nº 9.312, criou a APA e a Mona do Arquipélago de Trindade e Martim Vaz e Monte Colúmbia, localizado no extremo leste da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileira, no litoral do Estado do Espírito Santo.



A criação dessas unidades de conservação e proteção marinhas foi uma iniciativa multi partícipe, entre os Ministérios do Meio Ambiente, por meio do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e o da Defesa, tendo como representante a Marinha do Brasil. Essas criações representam, assim, a tentativa de conciliação da proteção da biodiversidade marinha com a soberania nacional na Zona Econômica Exclusiva. A criação das áreas reforça os compromissos assumidos pelo Brasil junto à Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar e à Convenção sobre Diversidade Biológica, ambas da Organização das Nações Unidas.

Importante destacar que a criação das unidades de conservação de que trata os decretos não afeta as competências e o exercício regular das atribuições das Forças Armadas e da Autoridade Marítima. Igualmente relevante é salientar que as ampliações ou as alterações nos limites, nas condições de uso, nas exigências ambientais, além das estabelecidas nos decretos e no plano de manejo, inclusive em relação aos corredores ecológicos, somente poderão ser realizadas com a participação e a anuência prévia da Marinha do Brasil. De acordo com o Ministério do Meio Ambiente, a criação dessas áreas:

(...) foi objeto de intensa campanha de mobilização por diversos setores governamentais e da sociedade civil nacional e internacional, tendo recebido apoio de organizações não-governamentais, cientistas, políticos e governantes locais. As consultas públicas realizadas pelo ICMBio, exigência da legislação brasileira para a criação de novas áreas protegidas, ofereceram resultados extremamente positivos e favoráveis à criação dessas áreas. A criação das áreas representa um salto de 1,5% para 26,3% do território da Zona Econômica Exclusiva reconhecido como unidades de conservação (UC). Essa cifra representa relevante interesse nacional, não apenas sob a ótica ambiental, mas também econômica, como medida importante para conter o colapso dos estoques pesqueiros. Além disso, a gestão conjunta dessas áreas com a Marinha Brasileira constitui efetiva estratégia de proteção à segurança nacional, com um conceito atualizado e mais abrangente de soberania, que inclui a salvaguarda dos ecossistemas marinhos. A parceria entre os Ministérios do Meio Ambiente e da Defesa para a criação dessas áreas baseia-se na constatação de que essas áreas, estabelecidas nos limites de nossa ZEE, constituem importantes instrumentos do poder público para exercer controle e soberania sobre as águas jurisdicionais do país, conforme preconiza a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar. Não por acaso, diversos países vêm adotando a criação e gestão de áreas marinhas protegidas como uma estratégia prioritária na gestão de seu mar territorial e de sua ZEE. Além do interesse nacional, a criação dessas áreas evidencia o compromisso do País com o meio ambiente global particularmente no que tange ao cumprimento das Metas de Aichi, pelas quais os países membros da Convenção das sobre Diversidade Biológica se comprometeram a estabelecer, até 2020, pelo menos 10% de áreas marinhas e costeiras como áreas protegidas. Esse esforço encontra respaldo também nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável acordados dentro da Agenda de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas. A gestão eficiente dessas áreas proporcionará os benefícios de serviços ecossistêmicos não apenas para o Brasil mas para todos os demais países do Atlântico Sul (BRASIL, 2018)

Abaixo, encontra-se a íntegra do decreto nº 9.312 (BRASIL, 2018) pertinente a este trabalho, que se refere à criação da APA e MONA no Arquipélago da Ilha da Trindade.

#### DECRETO Nº 9.312, DE 19 DE MARÇO DE 2018

Cria a Área de Proteção Ambiental do Arquipélago de Trindade e Martim Vaz e o Monumento Natural das Ilhas de Trindade e Martim Vaz e do Monte Columbia.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, *caput*, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos art. 12, art. 15 e art. 22 da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, e de acordo com o que consta do Processo nº 02070.001206/2011-10 do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - Instituto Chico Mendes,

#### **DECRETA:**

Art. 1º Ficam criadas a Área de Proteção Ambiental do Arquipélago de Trindade e Martim Vaz e o Monumento Natural das Ilhas de Trindade, Martim Vaz e do Monte Columbia, com a finalidade de preservar:

I - remanescentes do ecossistema insular do domínio da Mata Atlântica;

II - belezas cênicas; e

III - recursos naturais e biodiversidade marinhos na parte da cadeia submersa de que trata este Decreto.

§ 1º A criação das unidades de conservação de que trata este Decreto não modifica a dominialidade das áreas do Arquipélago de Trindade e Martim Vaz.

§ 2º A criação das unidades de conservação de que trata este Decreto não interfere na organização e na execução do Programa de Pesquisas Científicas na Ilha de Trindade - PROTRINDADE, inclusive quanto às condicionantes científicas, operacionais e logísticas para a condução sistemática das pesquisas científicas nessa região.

§ 3º A criação das unidades de conservação de que trata este Decreto não afeta as competências e o exercício regular das atribuições das Forças Armadas e da Autoridade Marítima.

Art. 2º As unidades de conservação de que trata este Decreto possuem os seguintes limites:

I - Área de Proteção Ambiental da Ilha de Trindade, com área aproximada de 40.237.708,86 hectares, compreende a área da Zona Econômica Exclusiva referente ao raio de duzentas milhas náuticas ao redor das Ilhas de Trindade e Martim Vaz, contadas a partir das linhas de base que medem a largura do Mar Territorial, observado o disposto no Decreto nº 8.400, de 4 de fevereiro de 2015; e

II - Monumento Natural das Ilhas de Trindade e Martim Vaz e do Monte Columbia, constituído por quatro áreas, com área aproximada de 6.915.536,11 hectares, cujos limites são descritos a partir da Carta Náutica Ilha de Trindade, para as áreas 3 e 4 do

Monumento Natural, denominadas glebas Trindade e Parcel das Tartarugas, e a partir da Carta Náutica Costa Nordeste da América do Sul, para as áreas 1 e 2 do Monumento Natural, denominadas glebas Martim Vaz e Monte Columbia, disponibilizadas pelo Centro de Hidrografia da Marinha do Brasil, originalmente na Projeção *Mercator e Datum* WGS 84, convertidas para coordenadas geográficas no *Datum* Sirgas 2000, a seguir descritas:

área 1 - denominada gleba Martim Vaz, inicia-se o perímetro no ponto P1, de c.g.a. 29°0' 0.00" W e 21°20' 0.00" S; deste, segue em linha reta até o ponto P2, de c.g.a. 29°0' 0.00" W e 19°40' 0.00" S; deste, segue em linha reta até o ponto

a) P3, de c.g.a. 27°15' 0.00" W e 19°40' 0.00" S; deste, segue em linha reta até o ponto P4, de c.g.a. 27°15' 0.00" W e 21°20' 0.00" S; deste, segue em linha reta até o ponto P1, início da descrição do perímetro, com área aproximada de 3.368.150,43 hectares;

área 2 - denominada gleba Monte Columbia, inicia-se o perímetro no ponto P1, de c.g.a. 32° 39' 44.59" W e 19° 20' 0.90" S; deste, segue em linha reta até o ponto P2, de c.g.a. 31° 0' 0.00" W e 19° 20' 0.00" S; deste, segue em linha reta até o ponto P3, de c.g.a. 31° 0' 0.00" W e 21° 0' 0.00" S; deste, segue em linha reta até o ponto P4, de c.g.a. 32° 51' 31.68" W e 21° 0' 14.09" S; deste, segue até o ponto P1, início da descrição do perímetro, com área aproximada de 3.546.636,73 hectares;

b)

área 3 - denominada gleba Trindade, inicia-se o perímetro no ponto P1, de c.g.a. 29° 20' 14.40" W e 20° 29' 19.20" S; deste, segue em linha reta até o ponto P2, de c.g.a. 29° 19' 31.80" W e 20° 30' 19.20" S; deste, segue em linha reta até o ponto P3, de c.g.a. 29° 19' 58.80" W e 20° 30' 46.80" S; deste, segue em linha reta até o ponto P4, de c.g.a. 29° 19' 42.00" W e 20° 31' 7.80" S; deste, segue em linha reta até o ponto P5, de c.g.a. 29° 19' 22.20" W e 20° 31' 10.80" S; deste, segue em linha reta até o ponto P6, de c.g.a. 29° 19' 47.40" W e 20° 31' 34.80" S, localizado no limite da Área de Proteção Ambiental da Ilha de Trindade; deste, segue acompanhando o limite da referida Área de Proteção Ambiental, passando pelo ponto P7, de c.g.a. 29° 21' 25.20" W e 20° 30' 3.60" S, até o ponto P8, de c.g.a. 29° 20' 36.00" W e 20° 29' 16.20" S; deste, segue até o P1, início da descrição do perímetro, com área aproximada de 696,59 hectares;

c)

e

área 4 - denominada gleba Parcel das Tartarugas, iniciase o perímetro no ponto P1, de c.g.a. 29°18'00" W e 20°30'35" S; deste, segue em linha reta até o ponto P2, de c.g.a. 29° 17'40" W e 20°30'55" S; deste, segue em linha reta até o ponto P3, de c.g.a. 29°17'50" W e 20°31'10" S; deste, segue em linha reta até o ponto P4, de c.g.a. 29°18'15" W e 20°30'50" S; deste, segue em linha reta até o ponto P1, início da descrição do perímetro, com área aproximada de 52,35 hectares.

d)

§ 1º As áreas que constituem o Monumento Natural das Ilhas de Trindade e Martim

Vaz e do Monte Columbia não estão inseridas na Área de Proteção Ambiental do Arquipélago de Trindade e Martim Vaz.

§ 2º Não estão inseridos nas unidades de conservação de que trata este Decreto:

I - a parte terrestre da Ilha de Trindade que não pertence às glebas Trindade e Parcel das Tartarugas, do Monumento Natural das Ilhas de Trindade, Martim Vaz e do Monte Columbia, a que se referem às áreas 3 e 4, de que trata a alínea "c" do inciso II do *caput*;

II - o setor de coroa circular de seis milhas náuticas de largura ao redor da Ilha de Trindade, cujo perímetro se inicia na linha reta que une o ponto P1, de c.g.a 29° 27' 0.7" W e 20° 29' 16" S, e o ponto P2, de c.g.a 29° 20' 36" W e 20° 29' 16" S; deste, segue no sentido horário e se encerra na linha reta que une o ponto P3, de c.g.a 29° 19' 47" W e 20° 31' 35" S, e o ponto P4, de c.g.a 29° 26' 56" W e 20° 31' 35"; e

III - a área marítima compreendida entre o setor de coroa circular e a Ilha de Trindade.

§ 3º As ampliações ou as alterações nos limites, nas condições de uso, nas exigências ambientais, além das estabelecidas neste Decreto e no plano de manejo, inclusive em relação aos corredores ecológicos, somente poderão ser realizadas com a participação e a anuência prévia da Marinha do Brasil.

§ 4º A zona de amortecimento do Monumento Natural das Ilhas de Trindade e Martim Vaz e do Monte Columbia será a Área de Proteção Ambiental do Arquipélago de Trindade e Martim Vaz.

§ 5º Não haverá zona de amortecimento nem corredor ecológico na parte terrestre da Ilha de Trindade.

§ 6º Não haverá zona de amortecimento nem corredor ecológico na gleba Parcel das Tartarugas.

§ 7º O subsolo das áreas descritas neste artigo integra os limites das unidades de conservação de que trata este Decreto.

Art. 3º O Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - Instituto Chico Mendes será o órgão gestor das unidades de conservação de que trata este Decreto, observadas as competências constitucionais e legais da Marinha do Brasil.

*Parágrafo único.* Ato conjunto dos dirigentes máximos do Instituto Chico Mendes e da Marinha do Brasil estabelecerá e detalhará as obrigações desses órgãos em relação às unidades de conservação de que trata este Decreto, além de dispor sobre a gestão ambiental da Ilha de Trindade.

Art. 4º A Área de Proteção Ambiental do Arquipélago de Trindade e Martim Vaz tem os objetivos específicos de:

I - garantir a conservação dos ambientes insulares, da coluna d'água e dos montes submarinos e das suas espécies de fauna, flora e microrganismos, em particular das espécies endêmicas, presentes no Arquipélago de Trindade e Martim Vaz e no seu entorno;

II - contribuir para assegurar os direitos de soberania, para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e do seu subsolo, e de outras atividades com vistas ao uso sustentável da zona econômica exclusiva para fins econômicos;

III - promover a execução constante de pesquisa científica e monitoramento da biodiversidade na região;

IV - contribuir, por meio do mosaico de unidades de conservação e do seu zoneamento, para a recuperação dos estoques pesqueiros;

V - contribuir para o ordenamento da pesca, do turismo e das atividades econômicas compatíveis com a conservação ambiental que se apresentem como estratégicas à região; e

VI - contribuir para a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação e a prevenção da poluição hídrica no Arquipélago de Trindade e Martim Vaz.

Art. 5º O Monumento Natural das Ilhas de Trindade e Martim Vaz e Monte Columbia tem os objetivos específicos de:

I - preservar os sítios naturais raros, compostos por ilhas e montes submarinos que representam formação única;

II - garantir a integridade dos *habitat* e preservar as populações das espécies endêmicas e ameaçadas de extinção, reconhecidas em ato do Ministro de Estado do Meio Ambiente;

III - promover a capacidade de resistência e resiliência dos ecossistemas insulares e marinhos para enfrentar cenários futuros de mudanças climáticas;

IV - promover a execução constante de pesquisa científica e monitoramento da biodiversidade na região;

V - contribuir, por meio do mosaico de unidades de conservação e do seu zoneamento, para a recuperação dos estoques pesqueiros; e

VI - contribuir para a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação e a prevenção da poluição hídrica no referido Monumento Natural.

Art. 6º O Instituto Chico Mendes aprovará o plano de manejo integrado das unidades de conservação de que trata este Decreto, com a participação da Marinha do Brasil, o qual contemplará, entre outras, diretrizes para:

I - a conservação dos ecossistemas naturais;

II - o desenvolvimento ordenado da pesca, do turismo e das atividades econômicas compatíveis com a conservação ambiental que se apresentem como estratégicas à região; e

III - a promoção de atividades científicas e educativas e de pesquisas científicas destinadas ao uso sustentável dos ecossistemas.

§ 1º Fica preservada a liberdade dos mares, com o exercício dos direitos, das liberdades e das utilizações legais reconhecidos no Direito Internacional Marítimo.

§ 2º As atividades pesqueiras, de transporte marítimo ou aéreo, de esportes e de turismo nas regiões marítimas das unidades de conservação de que trata este Decreto respeitarão os acordos, os contratos vigentes e as suas renovações.

§ 3º O plano de manejo não interferirá, sob nenhuma condição, nas atividades de Defesa Nacional das Forças Armadas e da Autoridade Marítima, a serem executadas no Mar Territorial e na Zona Econômica Exclusiva, incluídos a realização de atividades militares, os exercícios e as pesquisas que visem ao treinamento, à prontidão e à mobilidade das Forças Armadas Brasileiras.

§ 4º O plano de manejo deverá ser submetido à análise prévia da Marinha do Brasil, a qual poderá apresentar exigências técnicas de caráter vinculante, relacionadas à suas competências legais e constitucionais, que deverão ser contempladas no plano de manejo das unidades de conservação de que trata este Decreto.

§ 5º O plano de manejo integrado e as suas atualizações serão submetidos à anuência prévia do Conselho de Defesa Nacional.

§ 6º Compete à Autoridade Marítima e ao Instituto Chico Mendes, no âmbito de suas competências, a autorização para a realização de pesquisas e investigação científicas na plataforma continental e nas águas jurisdicionais brasileiras abrangidas pelas unidades de conservação de que trata este Decreto.

Art. 7º Ficam asseguradas, nas áreas das unidades de conservação de que trata este Decreto:

I - as operações de salvamento da fauna e das espécies ameaçadas de extinção e as operações de prevenção, controle e erradicação de espécies exóticas invasoras;

II - a execução das ações das Forças Armadas e daquelas de competência da Autoridade Marítima, necessárias à salvaguarda da vida humana no mar, à segurança do tráfego aquaviário e à prevenção à poluição do meio ambiente hídrico;

III - o exercício das atribuições das Forças Armadas e da Polícia Federal, previstas no Decreto nº 4.411, de 7 de outubro de 2002;

IV - a pesca de subsistência;

V - a pesca econômica na Área de Proteção Ambiental da Ilha de Trindade, quando autorizada, desde que não sejam utilizados métodos predatórios;

VI - as atividades atualmente realizadas pela Marinha do Brasil, especialmente aquelas relacionadas à pesquisa, ao preparo e ao emprego da Força Naval; e

VII - a implantação e a manutenção de estruturas, infraestruturas e instalações físicas e a instalação de equipamentos de monitoramento e de outros equipamentos necessários  
:

a) à manutenção do aprestamento das Forças Armadas; e

b) à segurança e à soberania nacionais.

§ 1º Ato conjunto do Ministério do Meio Ambiente, por intermédio do Instituto Chico Mendes, e do Ministério da Defesa, por intermédio do Comando da Marinha, será publicado no prazo de até cento e oitenta dias, contado da data de publicação deste Decreto, e estabelecerá as condições para exploração da pesca econômica na Área de Proteção Ambiental da Ilha de Trindade.

§ 2º A exploração da pesca econômica na Área de Proteção Ambiental da Ilha de Trindade, desde que não utilize métodos predatórios, fica autorizada até a data de publicação do ato conjunto a que se refere o § 1º.

Art. 8º A Marinha do Brasil poderá, por meio de solicitação do Instituto Chico Mendes, auxiliar nas atividades de gestão e de fiscalização das unidades de conservação de que trata este Decreto, observado o disposto no ato conjunto dos dirigentes máximos do Instituto Chico Mendes e da Marinha do Brasil de que trata o parágrafo único do art. 3º.

*Parágrafo único.* Os custos relacionados às atividades de que trata o *caput* serão de responsabilidade, direta ou indiretamente, do Instituto Chico Mendes, ou serão disponibilizados por meio de outras formas estabelecidas em lei.

Art. 9º Fica previsto o acesso a recursos públicos, inclusive de fundos ambientais e de compensação ambiental, para apoiar as atividades de gestão, conservação, pesquisa, monitoramento e fiscalização nas unidades de conservação de que trata este Decreto.

*Parágrafo único.* Os recursos oriundos de compensação ambiental destinados às unidades de conservação de que trata este Decreto serão utilizados, prioritariamente, na



fiscalização e no controle de ações conjuntas com a Marinha do Brasil, assegurado para essas ações, no mínimo, vinte por cento do valor total destinado.

Art. 10. Com vistas a assegurar a implantação adequada das unidades de conservação de que trata este Decreto, o Instituto Chico Mendes poderá, observada a legislação em vigor e o disposto neste Decreto, firmar convênios, acordos ou termos de cooperação com instituições públicas e privadas.

*Parágrafo único.* As unidades de conservação de que trata este Decreto, por se tratarem de áreas indispensáveis à segurança nacional, não poderão ser geridas por organizações da sociedade civil nacionais ou estrangeiras.

Art. 11. Nas reuniões da Câmara de Compensação Ambiental, de que trata o art. 32 do Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002, em que houver discussão e deliberação de recursos para as unidades de conservação marinhas e costeiras, a Marinha do Brasil deverá ser convidada a participar com direito a voto.

Art. 12. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.