

ANDRÉ MARTINS PEREIRA

**COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ: CONTRIBUIÇÃO À  
SOBERANIA E AO DESENVOLVIMENTO NACIONAIS**

Trabalho de Conclusão de Curso –  
Monografia apresentada ao Departamento  
de Estudos da Escola Superior de Guerra  
como requisito à obtenção do diploma do  
Curso de Altos Estudos de Política e  
Estratégia.

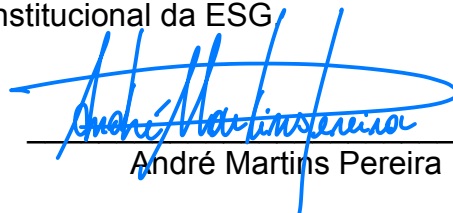
Orientador: Professor Doutor Ronaldo  
Gomes Carmona

Rio de Janeiro

2022

C2022 ESG

Este trabalho, nos termos de legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (ESG). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa. Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do autor e não expressam qualquer orientação institucional da ESG.



André Martins Pereira

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P436c Pereira, André Martins

Combate à pirataria marítima no Golfo da Guiné: contribuição à soberania e ao desenvolvimento nacionais / CMG André Martins Pereira - Rio de Janeiro: ESG, 2022.  
98 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Ronaldo Gomes Carmona.

Trabalho de Conclusão de Curso - Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), 2022.

1. Pirataria – Golfo da Guiné. 2. Geopolítica. 3. Segurança nacional – Brasil. 4. Diplomacia naval. 5. Marinha do Brasil. I. Título.

CDD - 364.164

## AGRADECIMENTOS

Às primeiras palavras a Deus, Nossa Senhora de Fátima, Santa Tereza de Ávila e Santo Agostinho que me iluminaram e guiaram em mais uma conquista profissional e intelectual.

À minha amada esposa Juliane e querido filho Bernardo que são o vento que enfunam a vela do Barco de nossas vidas.

Aos Almirantes de Esquadra Almir Garnier Santos, Alípio Jorge Rodrigues da Silva, Claudio Henrique Mello de Almeida, Arthur Fernando Bettega Corrêa, Contra-Almirantes Rogerio da Rocha Carneiro Bastos, José Luiz Ferreira Canela, Iunis Távora Said e Gustavo Calero Garriga Pires que proporcionaram a mim a experiência que formou o alicerce do conhecimento e instigou a curiosidade científica sobre o tema em tela, por ocasião do planejamento e a execução da Operação GUINEX I (2021), ao Comando do Primeiro Esquadrão de Escolta.

Ao Senhor Embaixador do Brasil na Guine Equatorial Evaldo Freire que com fidalguia e doação do próprio e escasso tempo compartilhou comigo as experiências diplomáticas de alto nível e fez todo o Grupo-Tarefa 657.1 GUINEX I sentir-se em casa em lugar tão distante do lar.

Ao Tenente Coronel Rodrigo Custódio Garcia, Policial Militar do Estado de São Paulo, pela doação de seu tempo de estudo e descanso na revisão com esmero e zelo deste trabalho.

Ao Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra, em especial meu orientador Professor Doutor Ronaldo Gomes Carmona, pelos ensinamentos e orientações que fortaleceram minha crença e amor ao Brasil e na capacidade do povo brasileiro no papel protagonista no rumo do concerto das nações.

Aos Estagiários da minha querida e melhor Turma do CAEPE, Turma Bicentenário da Independência, pela amizade e pelos momentos alegres e inesquecíveis na mureta, cidades brasileiras e na Europa.

“Aquele que não sabe rezar e que passa por esses mares, veja que logo aprende sem ninguém o ensinar” Autor desconhecido, Passadiço ARA Libertad

## RESUMO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso tem como objetivo geral verificar de que forma o combate à pirataria marítima, no Golfo da Guiné, pela Marinha do Brasil, pode contribuir com o desenvolvimento e a segurança nacional. Para atingir o propósito do trabalho utilizamos a metodologia assentada em Vergara (2016), jungindo o explicativo quanto a finalidade com o bibliográfico e campo quanto ao meio. Os principais referenciais teóricos tratam dos temas Poder, Geopolítica, Diplomacia Naval, Pirataria Marítima e Relações Internacionais, subsidiados na metodologia da pesquisa bibliográfica para descrever o Entorno Estratégico brasileiro, Atlântico Sul, tipos de poder, relações internacionais, estratégia marítima da Rússia, estratégia dos EUA para África Subsaariana, Nova Rota da Seda, Política Nacional de Defesa e sua Estratégia, Pirataria Marítima e Diplomacia Naval. Nesse sentido o trabalho pretende esclarecer como o Entorno Estratégico, a Comunidade dos Países da Língua Portuguesa, a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) influenciam na segurança e desenvolvimento do Brasil. Para o aperfeiçoamento dos estudos o texto conta ainda com a pesquisa documental enfatizada na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, nas publicações da Marinha do Brasil, Ministério da Defesa e Ministério de Relações Exteriores, incluindo, sites de geopolítica como *Geopolitical Futures*, *Stratfor*, *Mercator Institute for China Studies*, consagrados pelo uso em pesquisas científicas.

**Palavras-chave:** Pirataria marítima; Diplomacia naval; Geopolítica; Atlântico Sul, Desenvolvimento e Segurança Nacionais.

## ABSTRACT

The present monography has the general objective to verify how the wage against maritime piracy, in the Gulf of Guinea, by the Brazilian Navy, can contribute to the security and development of Brazil. To achieve the purpose of this paper, we used the methodology based on Vergara (2016), joining the explanatory as to the purpose of the work with the bibliographic and field as for the medium. The main theoretical references deal with the themes Power, Geopolitics, Naval Diplomacy, Maritime Piracy and International Relations, subsidized in the methodology of research of Bibliographic to describe the Brazilian Strategic Environment, South Atlantic, types of power, international relations, Russian maritime strategy, USA for Sub-Saharan Africa, Belt and Road Initiative, National Defense Policy and its Strategy, Maritime Piracy and Naval Diplomacy. In this sense, the work was intended to explain how the cooperation between the States in the Strategic environment, the members of the Community of Portuguese Language, the Zone of Peace and Cooperation of the South Atlantic (ZOPACAS), can influence the security and development of Brazil. For the improvement of studies abroad, the text also has documentary research emphasized in the Constitution of the Federative Republic of Brazil of 1988, in the publications of the Brazilian Navy, Ministry of Defense and Ministry of Foreign Affairs, including geopolitics sites such as Geopolit Futures, Stratfor, Mercator Institute for China Studies, renowned for use in scientific research.

**Keywords:** Maritime piracy; naval diplomacy; Geopolitics; South Atlantic, Development and National Security.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Zonas climáticas .....	17
Figura 2 – Desenvolvimento modal marítimo, portos e terminais.....	19
Figura 3 – Evolução das redes ferroviária e rodoviária.....	20
Figura 4 – Corredor bioceânico sul-americano .....	24
Figura 5 – Evolução da agricultura 1.0 para a agricultura 5.0 .....	26
Figura 6 – Projeção de ranking do PIB 2030-2050. ....	28
Figura 7 – Participação de cada país no PIB mundial - 1970.....	29
Figura 8 – Participação de cada país no PIB mundial – 2022.....	29
Figura 9 – Potências mundiais (Área, população e PIB) .....	31
Figura 10 – Teoria dos hemisférios .....	33
Figura 11 – Entorno estratégico brasileiro.....	34
Figura 12 – ZEE e o Alto Mar.....	36
Figura 13 – Área com potencial de conflito por disputa de peixe.....	37
Figura 14 – Reservas de petróleo e gás no entorno estratégico.....	37
Figura 15 – Reservas minerais no subsolo marinho.....	38
Figura 16 – Estados Unidos – <i>buffer zone</i> .....	39
Figura 17 – OTAN: bases militares no entorno estratégico brasileiro .....	39
Figura 18 – Linhas de comunicações marítimas brasileiras .....	40
Figura 19 – Crimes transnacionais .....	41
Figura 20 – Potências coloniais na África Subsaariana.....	43
Figura 21 – Depósitos de recursos naturais na África Subsaariana .....	44
Figura 22 - <i>Heartland</i> .....	45
Figura 23 – Relações comerciais da Rússia na África.....	47
Figura 24 – Votação em relação à Guerra da Ucrânia .....	49
Figura 25 – Nova Rota da Seda .....	50
Figura 26 – PIB chinês por região .....	52
Figura 27 - <i>Rimland</i> .....	53
Figura 28 – Importações de matérias-primas críticas.....	61
Figura 29 – Mapa de calor da pirataria global (2019) .....	63
Figura 30 – Compartilhamento de informações na África Ocidental.....	68
Figura 31 – Compartilhamento de informação arquitetura Yaoundé.....	69
Figura 32 – Triângulo das capacidades das Marinhas de Guerra.....	75

Figura 33 – Países participantes da CPLP.....	75
Figura 34 – Turma da Mônica, a indústria de defesa brasileira.....	76
Figura 35 – Tratamento de chapas em Navio da Marinha do Cameroun .....	77
Figura 36 – Exercício de resgate de tripulantes aprisionados por piratas .....	78
Figura 37 – Apresentação dos sistemas brasileiros de integração de armas e de compartilhamento de informações.....	78
Figura 38 – Ajuda humanitária .....	79



## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Investimento público federal em rodovias no Brasil.....	22
Gráfico 2 – Infraestrutura / matriz de transportes.....	25
Gráfico 3 – EUA x China: aceitação por países indicados .....	55
Gráfico 4 – Balanço comercial – EUA x China.....	56
Gráfico 5 – Potencial de expansão de terras cultivadas.....	59
Gráfico 6 – Infográfico de projeções populacionais .....	60
Gráfico 7 – Importações brasileiras de adubos ou fertilizantes (Marrocos) .....	60
Gráfico 8 – Importações brasileiras de adubos ou fertilizantes (Nigéria).....	61
Gráfico 9 – Medidas usadas pela China para atingir empresas e governos estrangeiros .....	72

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Densidade demográfica 1960-2010 (Estados seleccionados).....	30
Quadro 2 – Engajamento China e EUA na África .....	55
Quadro 3 – Visão geral das linhas vermelhas tradicionais e novas que desencadeiam a coerção econômica pela China.....	71
Quadro 4 – Hard and Soft Power.....	73

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTO GEOPOLÍTICO DO BRASIL NO CENARIO INTERNACIONAL .....</b>	<b>16</b>
<b>2.1</b>	<b>BRASIL, QUINTA POTÊNCIA MUNDIAL .....</b>	<b>16</b>
<b>2.2</b>	<b>ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO.....</b>	<b>32</b>
<b>2.3</b>	<b>O ATLÂNTICO SUL .....</b>	<b>35</b>
<b>3</b>	<b>ÁFRICA.....</b>	<b>43</b>
<b>3.1</b>	<b>IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA DA ÁFRICA – RÚSSIA, CHINA E EUA .....</b>	<b>44</b>
3.1.1	RÚSSIA .....	45
3.1.2	CHINA.....	49
3.1.3	ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA.....	53
<b>3.2</b>	<b>ÁFRICA E BRASIL, PARCERIA PARA DESENVOLVIMENTO .....</b>	<b>57</b>
<b>4</b>	<b>PIRATARIA MARÍTIMA.....</b>	<b>63</b>
<b>4.1</b>	<b>PIRATARIA NO MUNDO .....</b>	<b>63</b>
<b>4.2</b>	<b>PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ .....</b>	<b>65</b>
<b>4.3</b>	<b>COMBATE A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ .....</b>	<b>67</b>
<b>5</b>	<b>PODER E DIPLOMACIA NAVAL.....</b>	<b>71</b>
<b>6</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>80</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>84</b>
	<b>APÊNDICE – ENTREVISTA COM EMBAIXADOR DO BRASIL EM MALABO, GUINÉ EQUATORIAL .....</b>	<b>94</b>

## 1 INTRODUÇÃO

No Dia do Marinheiro em 13 de dezembro de 2021, o Presidente Jair Messias Bolsonaro cita que:

A Marinha do Brasil contribui, ainda, para o melhor posicionamento do País no cenário internacional, uma vez que, no decorrer dos anos, angariou respeito e solidificou sua influência junto às principais Marinhas do mundo, tendo se destacado por sua participação em diversas operações multilaterais, realizadas com o intuito específico de mitigar as ações de pirataria nas costas da África (BOLSONARO, 2021).

A Constituição Federal (BRASIL, 1988) estabelece a soberania nacional como o primeiro fundamento do Brasil em seu artigo primeiro; e destaca no artigo quarto os princípios que regem as relações internacionais entre o Brasil e demais Estados soberanos, que são a independência nacional, a autodeterminação dos povos, a defesa da paz e a cooperação entre os povos para o progresso da humanidade.

Conforme prevê a Política Nacional de Defesa (BRASIL, 2020), da preservação da soberania nacional, decorre que o Brasil deve estar atento, continuamente, para garantir a não ingerência externa no território nacional, subsolo marinho, águas jurisdicionais e integridade territorial; e no que tange aos princípios das relações internacionais advém que haja a antecipação dos acontecimentos mundiais portadores de crise e de oportunidades de toda ordem, a fim de adequar a Política Externa na manutenção da cooperação entre os povos e na defesa da Paz, prioritariamente em nosso entorno estratégico que compreende a América do Sul, Atlântico Sul, costa ocidental da África e Antártica.

Os crimes transnacionais também estão presentes do Atlântico Sul, dentro os quais destaca-se a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada; acessos ilegais a conhecimentos da fauna e flora, biopirataria, crime organizado, terrorismo marítimo; e a pirataria. Esses ilícitos geram perdas humanas, danos materiais e morais degradando a soberania dos estados e a liberdade de navegação do comércio marítimo internacional (MARINHA DO BRASIL, 2020).

Os piratas nos últimos anos estão presentes no Golfo da Guiné<sup>1</sup> roubando embarcações e/ou sequestrando tripulantes seguido de solicitação de pagamento.

Com intuito de aumentar a cooperação do Brasil com o sistema internacional e a defesa da Paz mundial, sobretudo do entorno estratégico, a Marinha do Brasil

---

<sup>1</sup> Este Golfo compreende a área marítima contida entre o Senegal e Angola.

(MB) está empregando navios de superfície e tropas de fuzileiros navais no Golfo da Guiné desde 2012, colaborando com a segurança marítima por meio das operações Obangame Express, Gran Africa Nemo e GUINEX, sendo capitaneadas respectivamente pelos Estados Unidos, França e Brasil. Cabe mencionar, que o Brasil, por meio da Marinha, está no comando da Força Tarefa 151 no Chifre da África, costa leste, cuja finalidade é prover a proteção do comércio marítimo global no Mar da Arábia, Golfo de Omã, Golfo de Áden, costa da Somália e sul do Mar Vermelho.

O questionamento da utilidade do emprego da Marinha do Brasil na costa oeste africana, distante do Brasil, motivou o desenvolvimento desta pesquisa científica, cujo propósito é responder à pergunta: **De que forma o combate à pirataria marítima no Golfo da Guiné pela Marinha do Brasil pode contribuir com o desenvolvimento e a segurança nacionais?**

Assim exposto, o objetivo final dessa monografia é verificar como a MB pode auxiliar o Brasil estar entre os principais atores globais preservando sua soberania, valendo-se da oportunidade do combate à pirataria no Golfo da Guiné em cooperação com estados africanos costeiros ao Atlântico Sul.

Pretende-se alcançar o objetivo final por meio dos objetivos intermediários divididos em capítulos. O Capítulo 2 contém o contexto geopolítico do Brasil no cenário internacional, onde será demonstrado que o Brasil para acelerar seu desenvolvimento está incrementando a capacidade logística de escoamento dos produtos para exportação e importação, e para sustentar esse escoamento é necessário a manutenção da estabilidade no Entorno Estratégico e a segurança das linhas de comunicação marítimas de interesse nacional no Atlântico Sul. Secundariamente, mas não menos importante, este capítulo pretende aumentar a autoestima dos brasileiros ao explicitar as ações em curso para o nosso desenvolvimento e integração do país. O capítulo 3 contém a explicação da relevância da África para o desenvolvimento e segurança do Brasil e os concorrentes como China, Estados Unidos da América (EUA) e Rússia. O capítulo 4 versa sobre a pirataria no mundo e no Golfo da Guiné, suas implicações para o comércio marítimo global e a Arquitetura de Yaoundé de combate à pirataria no Golfo da Guiné. O capítulo 5 explica como a Diplomacia Naval empregando os tipos de poder contribui com o desenvolvimento e segurança nacionais por meio da criação de um ambiente favorável para a manifestação das

cinco expressões do poder brasileiro<sup>2</sup> na África. O capítulo 6 é a conclusão que faz as considerações para alcançar o objetivo final e explicita que esse tipo de combate contribui com o desenvolvimento nacional por meio da manutenção do fluxo das linhas de comunicação marítima que passam pelo Golfo da Guiné, notadamente de fertilizantes e petróleo refinado, e na segurança nacional desde do nível operacional da garantia da liberdade da navegação ao nível estratégico político na expansão da cooperação e paz no Atlântico Sul e na Costa Ocidental africana, ou seja, em nosso Entorno Estratégico.

O referencial teórico utilizado para se obter a resposta da pergunta científica baseou-se nos conceitos centrais de Pirataria marítima, Geopolítica, Relações Internacionais, Diplomacia Naval, Poder, Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul e Comunidade dos Países de Língua Portuguesa.

No que tange a metodologia, conforme a taxionomia apresentada por Vergara (2016) para classificação de pesquisa e desenvolvimento deste trabalho será feito por meio de pesquisa explicativa, quanto ao fim, e bibliográfica e de campo, quanto ao meio.

A pesquisa explicativa irá esclarecer como o Entorno Estratégico brasileiro, Atlântico Sul, o combate a pirataria do Golfo da Guiné, o Poder Marítimo e Naval<sup>3</sup> brasileiro, o interesse dos Estados Unidos da América (EUA), Rússia e China no Golfo da Guiné e na África, a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul podem influenciar na segurança e desenvolvimento do Brasil.

A parcela descritiva da pesquisa explicará por meio dos marcos teóricos à Geopolítica, Entorno Estratégico Brasileiro, Diplomacia Naval e Pirataria. A parte da pesquisa explicativa será utilizada para esclarecer a utilidade do emprego do poder naval na África Ocidental.

Quanto aos meios, a pesquisa será bibliográfica, documental e de campo.

Os diferentes meios de pesquisa valerão de artigos de especialistas, livros físicos e eletrônicos de autores clássicos e contemporâneos, entrevista à autoridade,

---

<sup>2</sup> As cinco expressões do poder nacional são a expressão política, econômica, psicossocial, militar, científica e tecnológica (ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, 2022).

<sup>3</sup> O Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para utilização do mar e das águas interiores, que como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais. O Poder Naval é o braço militar operacionalizado pela Marinha do Poder Marítimo (MARINHA DO BRASIL, 2020).

monografias selecionadas e disponibilizadas na rede mundial por instituições respeitadas, legislações e normas nacionais e internacionais.

A pesquisa bibliográfica ocorrerá nos assuntos de Entorno Estratégico brasileiro, geopolítica, tipos de poder, Relações Internacionais, Estratégia marítima da Rússia, Estratégia dos EUA para África Subsaariana, Nova Rota da Seda, Política Nacional de Defesa e sua Estratégia, pirataria marítima e Diplomacia Naval.

A parte da pesquisa documental terá ênfase em publicações da Marinha do Brasil, Ministério da Defesa e Ministério de Relações Exteriores, Sites consagrados de geopolítica como *Geopolitical Futures*, *RANE Worldview-Stratfor*, *Mercator Institute for China Studies*.

A pesquisa de campo contemplará entrevistas semiestruturadas com embaixador do Brasil na Guiné Equatorial visando complementar a pesquisa sobre os frutos da atuação da Marinha do Brasil nesses países.

## **2 CONTEXTO GEOPOLÍTICO DO BRASIL NO CENÁRIO INTERNACIONAL**

Nesse capítulo será realizada a atualização dos parâmetros elencados pelo Gen. Meira Mattos no livro “Projeção Mundial do Brasil” para estimar qual o potencial nacional e com isso analisar quais atores estatais soberanos que podem contribuir ou interferir no desenvolvimento e segurança do Brasil. Nessa análise é verificado o robustecimento da interiorização, navegação de cabotagem, malhas ferroviária, rodoviária e hidrovias; modernização de portos e aeroportos para sustentar o escoamento dos produtos para exportação e importação. A manutenção desse fluxo comercial exige linhas de comunicações marítimas estáveis e seguras no Atlântico Sul. Subjacente a isso, pretende-se aumentar a autoestima de nossa gente e explicitar a capacidade do povo brasileiro.

### **2.1 BRASIL, QUINTA POTÊNCIA MUNDIAL**

Saber qual o poder que um Estado soberano tem em relação aos demais é importante para poder projetar os possíveis obstáculos e oportunidades de cooperação das principais potências que atuam em nosso entorno estratégico, notadamente na África. Spykman (1942) sinaliza que a melhoria das posições relativas de poder converte-se no desígnio primordial da política interior e exterior dos Estados.

O professor sueco Rudolf Kjellén (1924), pai da geopolítica, estipulou três atributos fundamentais para que um estado seja considerado uma grande potência. Esses atributos são o espaço geográfico, a liberdade de movimentos e a coesão interna (1924).

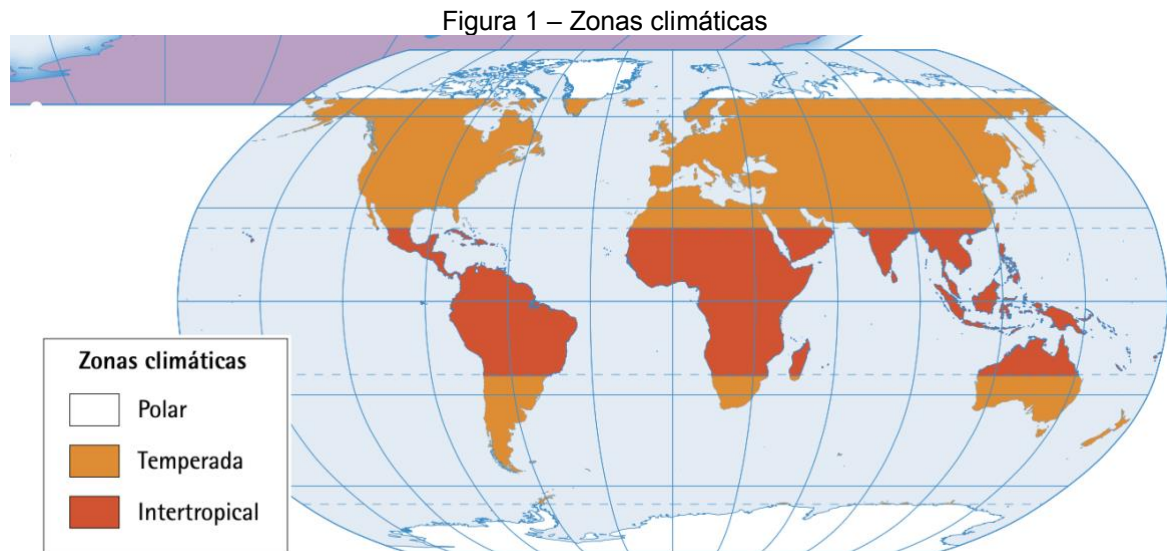
O conceito de espaço geográfico considera a extensão, posição, articulação, povoamento e possibilidades econômicas como a gênese do poder que emana do território de um Estado.

Revisitando o Gen. Meira Mattos segue a atualização dos parâmetros elencados por ele, inspirados em Kjellén.

A extensão do Brasil equivale a uma área contínua de cerca de 8.516.000 km<sup>2</sup> sendo superado apenas para Rússia, China e Canadá. Retirado o território não contínuo dos Estados Unidos da América, o Brasil é maior.



Em relação ao fator posição, a maior parte do Brasil está situada na zona climática intertropical e uma porção menor, ao sul do trópico de Capricórnio, a zona temperada (Figura 1).



Fonte: IBGE, 2022b.

Para alguns teóricos o clima equatorial é desfavorável para o surgimento e desenvolvimento de grandes civilizações. Explicam que de uma forma geral, as condições climáticas da zona intertropical são propícias para formação de desertos, como o Saara, que é inadequado para a vida animal ou vegetal; ou de florestas tropicais, como a Amazônia e a do Congo, onde a fixação do homem e as atividades agropecuárias são um desafio a serem superados. Porém, essa teoria não é absoluta, pois a altitude pode efetuar alterações no clima, tornando-o adequado para as condições de vida. Nessa realidade, o planalto brasileiro, que cobre a maior área do Brasil, é aquinhoado pela posição de Kjellén, pois é beneficiado com sua altitude média de 180 m.

As regiões semiáridas do Nordeste e a Norte não tiveram a mesma sorte do planalto, são as mais desfavoráveis de nosso país para o desenvolvimento, mas há uma solução para modificá-las: o Brasileiro. As projeções de nosso General veem se concretizando. A Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA) por meio de técnicas racionais de cultivo, de criação e de extrativismo desenvolvidas ou em desenvolvimento com o apoio do conhecimento da população local vem modificando os efeitos impostos da posição no semiárido.

A agropecuária nessa região vem prosperando de modo mais perceptível na criação de ovinos e caprinos, na pecuária bovina leiteira, na produção cajueira, de feijão-de-corda, milho, mandioca e de mel, oriundo de vegetais melíferos na região da caatinga. Há diversas outras áreas que, segundo Guimarães Filho (2006), a EMBRAPA vem aos poucos tornando a vida animal ou vegetal adequada a essa região naturalmente hostil.

No contexto do desenvolvimento dessa região, é necessário que sejam consideradas, também, as alternativas não agrícolas, como a exploração mineral, o ecoturismo e o artesanato.

Quando Meira Mattos analisou a Amazônia, fez alusão ao ciclo alvissareiro do petróleo e das populações das cidades de Belém e Manaus que possuíam 400 mil e 250 mil habitantes, respectivamente.

Dassori (2022) afirma que atualmente a produção de petróleo e gás no estado do Amazonas é cerca de 15% do PIB desse estado, o equivalente a R\$16 bilhões.

A projeção da população das cidades de Belém e Manaus de 2021 é na ordem de 1,5 milhão e 2,2 milhões de habitantes, respectivamente, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022a).

Percebe-se um desenvolvimento dessa área, mas ainda é uma região que desafia o brasileiro, devido aos incontáveis recursos naturais que despertam cobiça na comunidade internacional.

A escrita do Gen. Meira Mattos continua assertiva no que tange ao fator posição: ele registra que o Brasil não está num desenvolvimento de posição ótimo, mas pode ser considerado bom. E conclui “E o que é mais importante – os esforços e engenho de nossa gente provam que não há, em nosso território, áreas de valor socioeconômicos inteiramente inútil” (MATTOS, 2011).

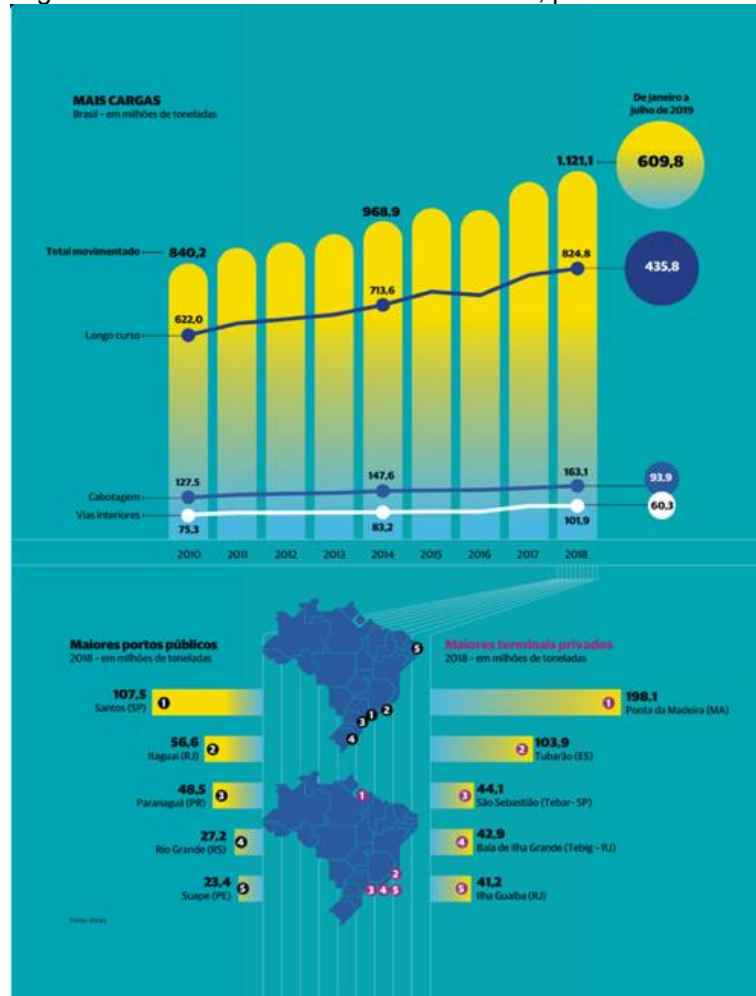
A articulação é a posição do território em relação às linhas de comunicação marítimas, terrestres e aéreas. Esse quesito pode piorar ou melhorar o fator posição.

No que tange à comunicação marítima o Brasil comprova sua vocação ao mar, desde o seu descobrimento com as caravelas, trazendo a cultura ocidental e os estímulos econômicos, à extensão de seu litoral de 7400km, que é o maior dentre os Estados banhados pelo Atlântico Sul. Possuímos linhas de comunicações marítimas importantes com todos os continentes que trafegam pelos 35 portos públicos e 215 empreendimentos privados incluindo Terminais de Uso Privado, Estações de

Transbordo de Carga. Pelas rotas marítimas escoamos mais de 95% do comércio exterior (POLÍTICA ..., 2019).

Na figura 2, podemos observar os principais portos públicos e terminais privados e o total de carga movimentada. A tendência crescente indica um aumento de relevância do fator articulação em relação às comunicações marítimas.

Figura 2 – Desenvolvimento modal marítimo, portos e terminais



Fonte: Valor Setorial Portos, out. 2019, p 11.

Especificamente no montante de carga movimentada em relação a navegação de cabotagem, cabe ressaltar que o Congresso Nacional decretou e o Presidente da República sancionou a Lei 14.301 que tem por objetivo os itens constantes do Art.1º

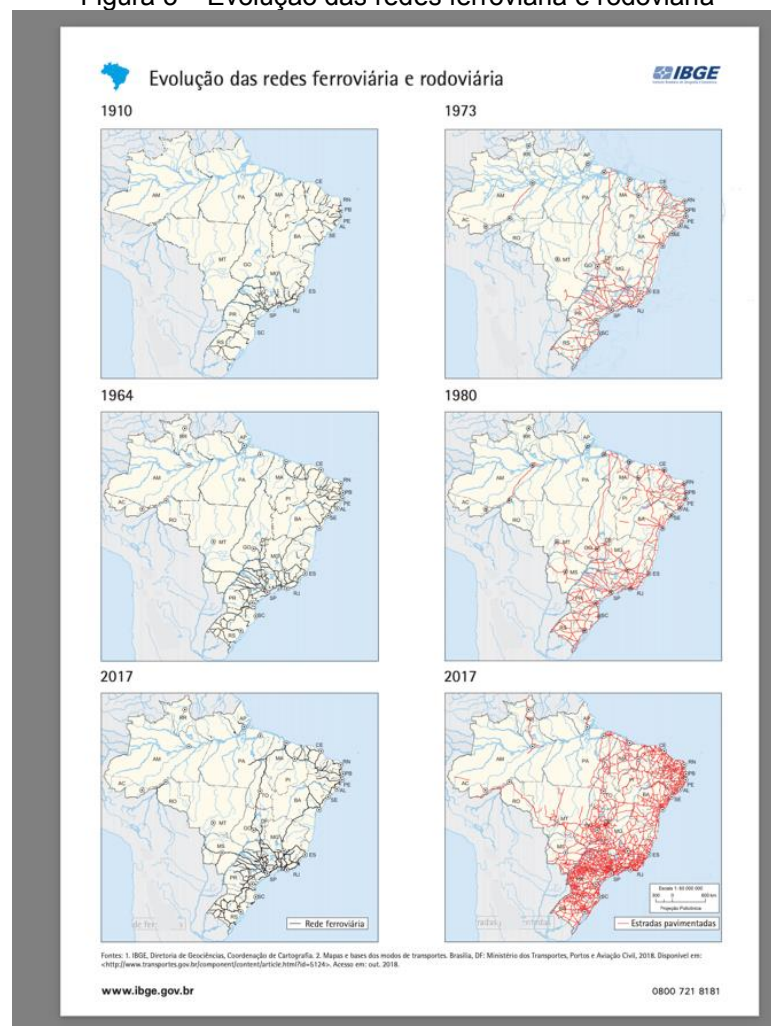
Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), com os seguintes objetivos:

- I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;
- II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;
- III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem;
- IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;
- V - estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;

- VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem com as políticas de construção naval;
  - VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e
  - VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).
- Parágrafo único. Caberá ao Ministério da Infraestrutura monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e em sua avaliação. (BRASIL, 2022).

Com o recente sancionamento da lei espera-se ampliar a oferta de embarcações para cabotagem em 40%, o volume de contêineres transportados em 65% e ter um potencial de crescimento da cabotagem em 30%. Com o incremento do transporte de carga por meio da navegação de cabotagem, conseguimos reduzir o fluxo de carga pelo modal terrestre (SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2019).

Figura 3 – Evolução das redes ferroviária e rodoviária



Fonte: IBGE.

As linhas de comunicações terrestre são formadas pelas malhas ferroviárias, rodoviárias e hidrovias. Na figura 3, verifica-se uma evolução, mais pujante nas rodovias do que nas ferrovias, cujo traçado, praticamente, não alterou nos últimos 100 anos. De acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (2022), o Brasil possui um pouco menos de 32.000km de linha férrea e cerca de 1.720.700 km de rodovias, sendo 213.452 Km pavimentadas.

Os principais produtos transportados por trilhos para exportação são, de acordo com Capazoli (2022), minério de ferro e produtos agrícolas e de extração vegetal e celulose, ocupando cerca de 72,1% e 20,4% da capacidade de transporte ferroviários, respectivamente. A região sudeste possui cerca de 47% da malha ferroviária do Brasil. A maior linha ferroviária do país possui 12.000 Km de extensão que integram as regiões Sul, Sudeste e Nordeste. Essa linha é conhecida como a linha da Rumo, pois é operada pela empresa Rumo Logística (MALHA ..., 2021).

A publicação prossegue com dados informando que, em 2009, a densidade da malha rodoviária do Brasil era de 3,1 metros por km<sup>2</sup> número que necessita aumentar. Para se ter comparação, no mesmo período, a densidade da Argentina é de 15m/Km<sup>2</sup> e dos Estados Unidos da América é de 150m/Km<sup>2</sup>.

A atual capacidade de transporte de carga pela navegação de cabotagem, alinhada a reduzida malha ferroviária, gera uma dependência indesejada ao escoamento de carga feito pelo modal rodoviário (CAPAZOLI, 2022).

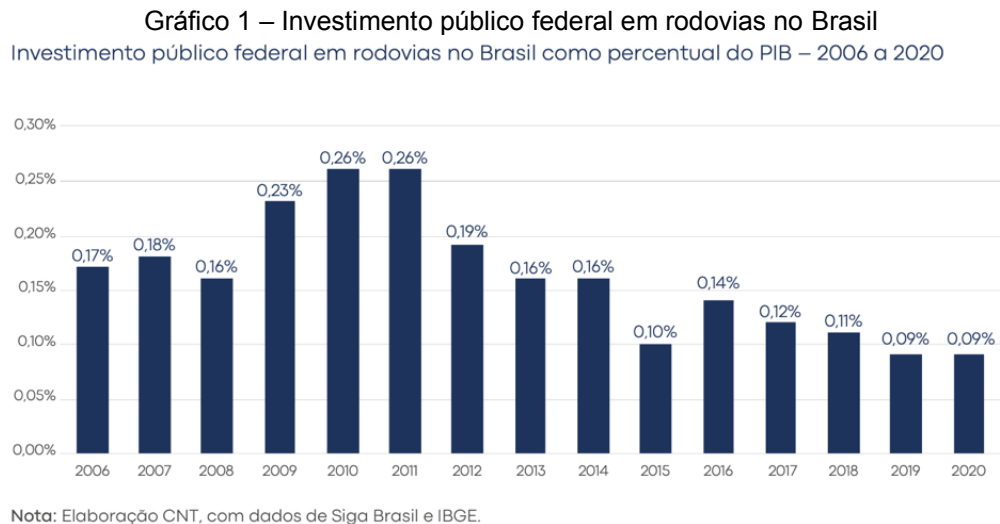
Para reparar essa situação, o novo Marco Legal das Ferrovias foi sancionado em dezembro de 2021. A novidade dessa lei é a possibilidade de outorga por autorização, como já era possível nos âmbitos portuário e aeroportuário.

Até final de fevereiro de 2022, o governo recebeu 79 solicitações de empresas privadas para ampliação da malha ferroviária, que gera um potencial de investimento de cerca de R\$241 bilhões. Essa nova previsão de expansão da malha ferroviária servirá como oportunidade de integrar as novas fronteiras agrícolas do centro-oeste com o sudeste para exportação e as regiões Sul, Norte e Nordeste.

O modal rodoviário, este é responsável por cerca de 61% da movimentação de carga do Brasil, dados de 2021, e é o mais caro e menos ecológico em relação ao modal marítimo e ferroviário, conforme ensina Maciel (2022).

Em recente pesquisa, a Confederação Nacional dos Transportes (2021) esclarece que o atual estado das rodovias, que necessitam de melhorias, aumenta o custo operacional médio em cerca de 31% devido ao maior consumo de diesel,

frequência de avarias em motores e autopeças. O investimento financeiro na malha rodoviária vem reduzindo desde 2011, mesmo com a criação do programa BR-Legal em 2014. Esse programa deu um pequeno fôlego às rodovias e depois voltou a reduzir, Gráfico 1.



Fonte: CNT, 2021.

Meirelles (2022) informa que o Ministério da Infraestrutura para retomar os investimentos para a melhoria das estradas, por meio do Governo Federal, tem realizado parcerias com o setor privado valendo-se das concessões. Atualmente há seis concessões com investimento de R\$37,5 bilhões e ainda neste ano há a expectativa de se realizar mais dois leilões que deverão propiciar mais R\$53,24 bilhões. Para se ter uma noção, a pavimentação de 1Km de rodovia custa cerca de R\$1,5 milhão.

Comparando a localização dos principais portos, figura 2, com as malhas rodoviárias e ferroviárias, figura 3, verifica-se que, naturalmente, a região sudeste por possuir mais portos tem um adensamento das malhas muito maior que da região nordeste, que possui menos portos. A criação de um cluster naval<sup>4</sup> na região norte para exportação dos produtos da produção do Arco Norte, como soja e milho; ou no saliente nordestino, onde ocorre as menores distâncias entre Europa e África, com aumento de terminais marítimos, quer sejam públicos ou privados, impulsionará o

4 Cluster Naval é a concentração de empresas com características semelhantes em busca de mais eficiência e colaboração com as outras, que unem esforços para o desenvolvimento da indústria naval, militar e mercante, de uma região. (MARINHA DO BRASIL, 2019).

desenvolvimento dessas regiões e tonará mais eficaz o escoamento de nossas exportações e importações em nível global.

As ligações terrestres com nossos vizinhos sul-americanos “ainda deixam muito a desejar”, como escreveu o General Meira Mattos, mas há avanços firmes em direção a conexão do cone sul da América do Sul por meio da criação da Iniciativa para a Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) no ano 2000 em Brasília, sob a iniciativa brasileira. Padula e Fiori (2016) esclarecem que a IIRSA por meio da rodovia Bioceânica reavivou o pensamento de Mário Travassos na década de 30 de o Brasil ter acesso ao Pacífico. O aumento da relevância do Corredor Bioceânico na agenda da política externa brasileira ocorreu devido ao pujante desenvolvimento econômico e comercial da Ásia com o Brasil, juntamente com o aquecimento das rotas comerciais marítimas na Bacia do Pacífico. Atualmente a China, Rússia, Índia e Singapura são importantes parceiros econômicos asiáticos do Brasil.

Dentre as opções de traçados para se fazer a conexão com o Pacífico, Barros *et al.* (2020) apontam que ainda hoje o Estado do Mato Grosso do Sul “se vê no epicentro das futuras transformações econômicas e sociais que serão proporcionadas pelo Corredor Rodoviário Bioceânico”. Com origem no MS, o Corredor passará por territórios do Paraguai, Argentina e Chile e terá uma extensão de cerca de 2,4 mil Km, figura 4. O Estado do MS foi eleito para sediar o Corredor devido a atividades robustas de agronegócio. Em 2020, esse estado exportou mais de cinquenta por cento de seus produtos para a China e mais de 65% para a região do Pacífico asiática e, além disso, parte significativa dos fertilizantes empregados na agricultura são oriundos do Canadá. Esses produtos saem de Vancouver, cruzam o Canal do Panamá e atracam no porto de Santos, onde após a descarga do navio são transportados para o MS. A celulose, soja, proteínas animais, minério de ferro, fertilizantes, lítio e sal serão os principais produtos escoados na nova linha de integração.

Figura 4 – Corredor bioceânico sul-americano



Fonte: Barros *et al.*, 2020.

A concretização do Corredor Bioceânico além de proporcionar uma plataforma alternativa do comércio brasileiro pelo Pacífico, a Argentina, Chile e Paraguai ganham a oportunidade de atuarem em nosso mercado nacional e alcançam o Atlântico para escoar suas exportações e importações. A Argentina e o Chile são os maiores exportadores mundiais de lítio, utilizado na fabricação de baterias de carros elétricos. Os maiores importadores, em 2020, segundo o *Observatory of Economic Complexity* (2022), eram Coréia do Sul, China, Japão, Estados Unidos e Bélgica. Esse incremento das relações econômicas entre os países integrantes do Corredor alavancará a integração e o desenvolvimento da América do Sul.

Em suma, o custo do Corredor é estimado em U\$515 milhões e os ganhos após o funcionamento orbitam em torno de U\$102 milhões por ano. De um modo aproximado, os custos de construção estariam quitados em aproximadamente 5 anos de operação.

Nas comunicações aéreas, a Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A (EMBRAER) possui um portfólio de aeronaves militares, comerciais e executivas consagradas no mercado nacional e internacional. É a terceira maior empresa de produção de aeronaves civis, perdendo apenas para Airbus e Boeing. Recentemente lançou o KC-390, que já foi encomendado pela Holanda e está em negociação com a Índia. Essa empresa veio preencher com maestria o *gap* apontado por Meira Mattos.



A EMBRAER também se mostra promissora em exportação de produtos com alto valor agregado, no caso, aeronaves, segundo o sítio da própria empresa.

O transporte de carga pelo modal aéreo também vem aumentando, devido ao incremento da infraestrutura aeroportuária.

Nas hidrovias, que integram as comunicações terrestres, verificamos a necessidade da construção de eclusas e o derrocamento de obstáculos à navegação para permitir a tráfego em períodos mais longos durante o ano. Exemplificando, a escassez de chuva reduziu o nível de navegação da hidrovia Tietê-Paraná expondo o Pedral de Nova Avanhandava, em Buritama. O afloramento desse pedral impossibilitou a navegação entre o período de agosto de 2021 a 15 março de 2022. Entre setembro de 2020 e janeiro de 2021 foram movimentados cerca de 2 milhões de toneladas de carga nessa hidrovia. Esse modal escoar a produção agrícola, que impulsiona nossa economia de modo relevante. Para ilustrar, uma barcaça carregada com 6 milhões de toneladas equivale a 172 carretas, modal rodoviário (MARCOS, 2022).

Gráfico 2 – Infraestrutura / matriz de transportes



Fonte: Tendências, 2020.

O gráfico acima discrimina a contribuição de cada modal de transporte pelo território nacional e uma comparação com outros países, levando-se em consideração sua área contínua.

Enfim, como assevera Meira Mattos (2011), há de se concluir que o fator articulação brasileiro mesmo possuindo deficiências pode ser considerado um “país bem colocado no sentido de sua conexão”, devido à concorrência gerada pelos leilões e participação de empresas privadas na ampliação e manutenção de nossa infraestrutura logística.

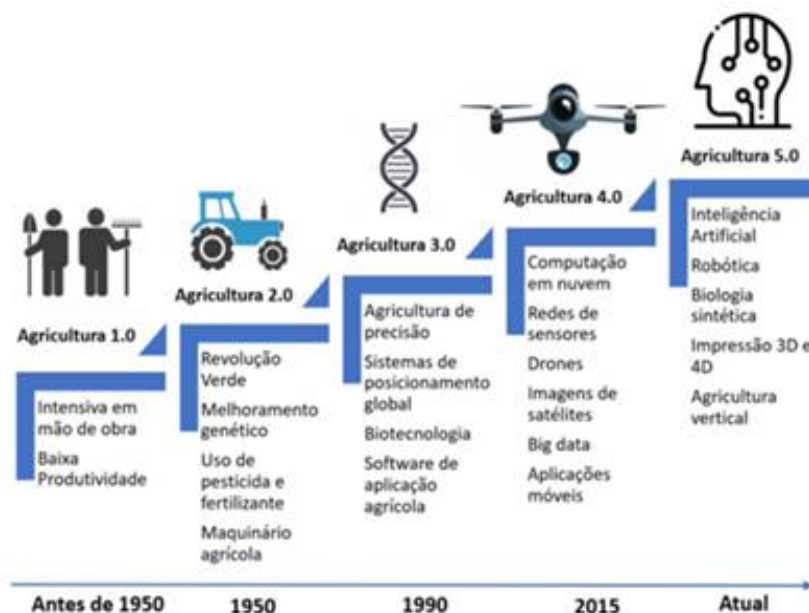
O Povoamento do Brasil tem a projeção de crescer até os idos de 2045, com cerca de 229,6 milhões de habitantes, sendo o sétimo maior do planeta, conforme dados de PopulationPyramid.net (2019).

A densidade demográfica brasileira é cerca de 25,23 hab/Km<sup>2</sup> contra ao 7hab/Km<sup>2</sup> mencionado pelo Gen. Meira Mattos.

O adensamento brasileiro segue consistente e ainda se observa uma concentração de cerca de 80% nas proximidades do litoral.

As possibilidades econômicas alcançam exuberância no agronegócio. Graças a EMBRAPA com aplicação de biogenética, engenharia ambiental e tecnologia de ponta. O agronegócio prospera com grande velocidade e está em fase de preparação para iniciar a agricultura 5.0, figura 5.

Figura 5 – Evolução da agricultura 1.0 para a agricultura 5.0



Fonte: Adaptado de Mendes (2020), com base em Cema (2017), Melgar (2018) e Massruhá (2020).

A participação do agronegócio no PIB é de cerca de 26% graças à aplicação da vanguarda da EMBRAPA no campo, segundo dados do Canal Rural (AGRONEGÓCIO ..., 2022).

A mineração ainda tem lugar de destaque em nosso desenvolvimento. Em terra, consta em nosso portfólio as reservas de nióbio, importante elemento para construção de equipamentos de defesa, aviões, confecção de ligas especiais, baterias de carregamento elétricas para carro e chassi de automóveis. As reservas nacionais representam quase a totalidade das reservas do planeta.

A Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração (CBMM) possui uma capacidade produtiva de seu complexo industrial de 150 mil toneladas de produtos de Nióbio, nível superior à atual demanda do mercado mundial. A CBMM (2021) destaca que vendeu para China cerca de 40% de sua produção, seguida do Japão, Coreia do Sul e Índia, que representam cerca de 22%, a Europa com 19% das vendas da empresa, as Américas, principalmente EUA e Brasil, juntos 14%. O Oriente Médio e a África representaram os 5% restantes. A CBMM contribuiu com R\$4 bilhões para o governo no ano de 2021.

De igual sorte, a Companhia de Siderurgia Nacional (2021) está com a saúde financeira boa. Nos seus mais de 80 anos está com receita líquida de R\$48 bilhões com perspectivas de ser a quinta maior produtora global de minério de ferro até 2031.

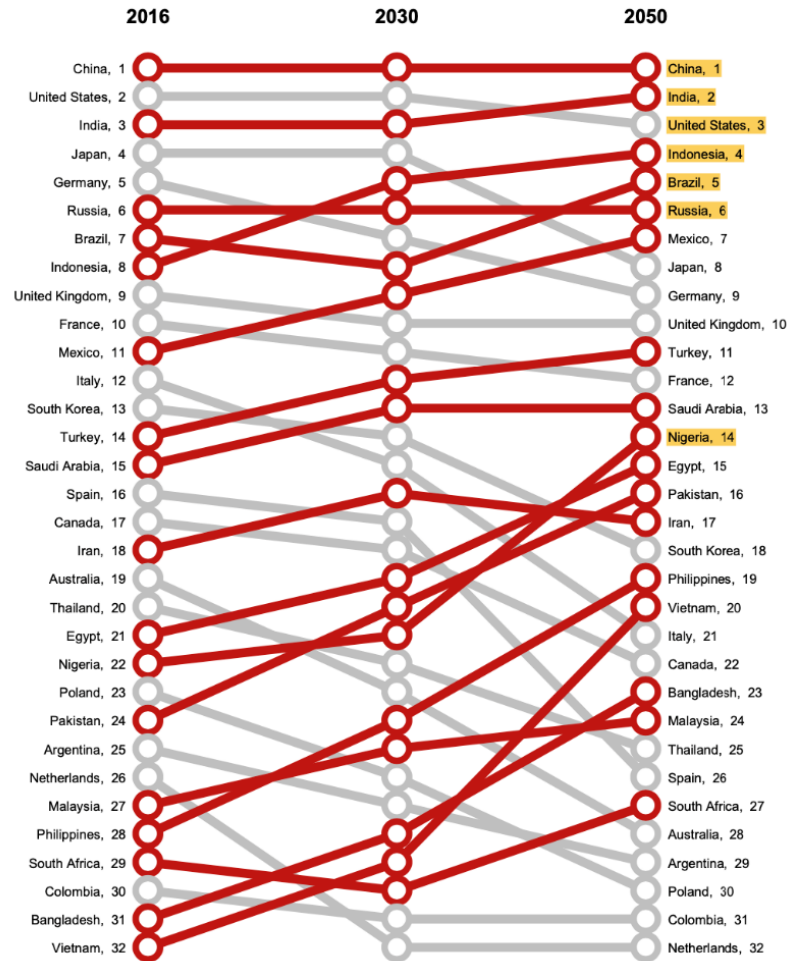
Outra novidade que Meira Mattos desconhecia é o potencial nacional para mineração submarina. Recentemente, está sendo intensificada a pesquisa na Elevação do Rio Grande, com área equivalente da Groenlândia. Nessa Elevação há reservas de minerais polimetálicos como lítio, níquel, cobalto, ítrio, túlio, cério, terras raras, grafeno, grafino e neodímio. Esses polimetálicos são empregados na geração de energia nuclear, solar e baterias de carro elétricos. Ferreira (2021) aponta que a Comissão de Limites da Plataforma Continental, organismo da ONU, está verificando o pleito do Brasil em relação a soberania do solo e subsolo da Elevação do Rio Grande. Até a conclusão da análise da demanda brasileira por essa Comissão, o Brasil possui exclusividade para exploração e pesquisa na área reclamada.

A Elevação do Rio Grande por possuir grandes reservas de minerais estratégicos, num futuro, tem o potencial de render muitos frutos financeiros e políticos. Juntamente com esses atributos, vem a cobiça internacional, fato que concita o cuidado para protegê-la nos aspectos jurídicos, diplomáticos e militar, se for o caso.

Em termos econômicos, segundo a projeção do PIB brasileiro associado ao poder de compra em 2050 será o quinto país do ranking, conforme a figura 6, a seguir

Figura 6 – Projeção de ranking do PIB 2030-2050.

Figure 2: Projected GDP rankings (at PPPs)



Sources: IMF for 2016 estimates (updated for Turkey due to recent major statistical revisions), PwC projections for 2030 and 2050

Fonte: PricewaterhouseCoopers (PwC), 2022.

Há uma representação importante dos Estados integrantes do BRICS entre os seis primeiros colocados no ano de 2050, excetuando-se a África do Sul que está em 27º posição. Dentre os países africanos a Nigéria ocupa a 14ª posição, sendo o primeiro estado Africano no ranking.

Analisando as figuras 7 e 8, a participação do PIB brasileiro no PIB mundial aumentou de 1,32%, em 1970, para 1,76%, em 2022. Essa variação de 0,44% no período equivale a participação do PIB da África do Sul no PIB mundial neste ano.

Figura 7 – Participação de cada país no PIB mundial - 1970



Fonte: World Bank.

Figura 8 – Participação de cada país no PIB mundial – 2022



Fonte: World Bank.

Gandra (2021) esclarece que a produção de energia nuclear tem previsão de ser ampliada no final de 2026 com o início da operação da Usina Angra 3, cuja capacidade de geração supera 10 milhões de megawatts (MWh) por ano, energia suficiente para atender cerca de 6 milhões de residências.

Um dos fatores de fraqueza de nossas Possibilidades Econômicas é ausência da produção de fertilizantes e de refinarias de petróleo em solo brasileiro com capacidades adequadas às necessidades nacionais. Esses são um dos nossos “calcanhares de Aquiles”. Em março de 2022, foi lançado o Plano Nacional de Fertilizantes, Decreto nº 10.991/2022, que em seu artigo 4º, parágrafo único, prevê como uma de suas metas “diminuir a dependência externa quanto ao fornecimento de fertilizantes nitrogenados, fosfáticos e potássicos, consideradas as oscilações de demanda e as inovações tecnológicas” (BRASIL, 2022).

Infelizmente, em relação à ampliação da capacidade de refino, não há previsão de investimentos significativos até 2031. Assim, a capacidade nominal de refino brasileira permanecerá inferior a 2,5 milhões barris por dia (b/d) até o final de 2030 (MINISTÉRIO DAS MINAS E ENERGIA, 2022).

Mesmo necessitando da consecução dos objetivos constantes nos Planos de vulto estratégicos existentes, podemos concluir que o futuro do Brasil é promissor sob o aspecto das Possibilidades Econômicas.

A Liberdade de Movimentos permanece ampla como observado pelo Doutor Meira Mattos em 1959<sup>5</sup>, mas ele expressa a preocupação com o povoamento do interior e a precariedade do transporte terrestre.

Comparando a densidade demográfica dos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul do ano de 1960 com o ano de 2010 percebe-se que há um adensamento do povoamento no interior do país, conforme se observa no Quadro 1.

Quadro 1 – Densidade demográfica 1960-2010 (Estados selecionados)

ESTADOS	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab/km <sup>2</sup> ) - 1960	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab/Km <sup>2</sup> ) - 2010
ACRE	1,05	4,47
AMAPÁ	0,48	4,69
AMAZONAS	0,46	2,23
PARÁ	1,24	6,07
RONDONIA	0,30	6,58
RORAIMA	0,13	2,01
MATO GROSSO	0,37	3,36
MATO GROSSO DO SUL	1,62	6,86

Fonte: o autor, com base em dados do IBGE.

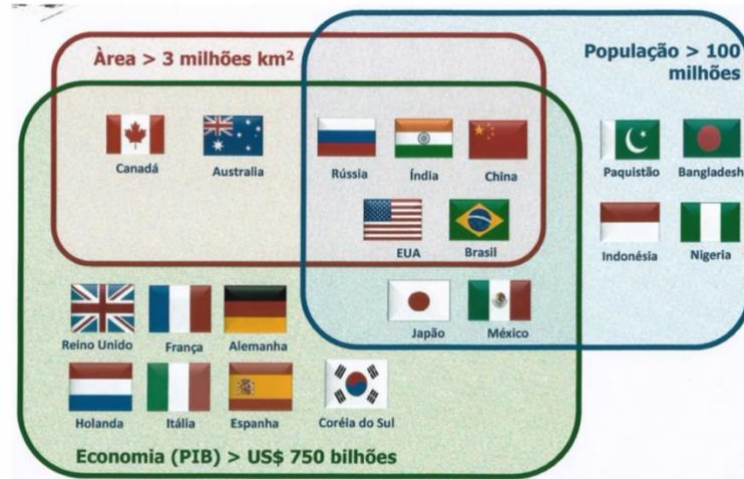
<sup>5</sup> Publicação original. Neste estudo, conforme apontado alhures, a obra consultada foi Mattos (2011).

A coesão interna é relativa à forma física do território, a unidade espiritual da população e sua conformação, que pode ser marítima ou continental. O Brasil possui forma compacta que favorece a coesão do Estado. As distâncias entre o norte e sul do Brasil são praticamente iguais o que contribui para evolução do povo e do desenvolvimento de modo uniforme. A unidade da língua, da religião cristã, da raça potencializa nossa unidade espiritual. O Brasil nesse fator tem grande potencialidade.

Nesse diapasão de desenvolvimento, a professora Therezinha de Castro estabelece em 1999 sete condições<sup>6</sup> para um Estado ser poderoso geopoliticamente. Após isso, Castro (1999) faz uma análise e descreve em ordem decrescente de poder os seguintes Estados: Estados Unidos das Américas, Rússia, China, Canadá, Austrália, Índia e Brasil, ocupando a sétima posição. O Brasil está no seletivo grupo.

O Professor Doutor Carmona em sua aula valendo-se dos parâmetros de área, população e Produto Interno Bruto concluiu, também, que o Brasil estará entre as cinco potências mundiais, juntamente com Estados Unidos das Américas, China, Índia e Rússia. Ele sintetiza o seu raciocínio na figura 9, abaixo:

Figura 9 – Potências mundiais (Área, população e PIB)



Fonte: Carmona, 2022 (informação verbal)<sup>7</sup>.

Assim, encerra-se a breve atualização das perspectivas brasileiras à luz dos parâmetros de Kjellén e conclui-se que existe capacidade de até o meio do século,

<sup>6</sup> As setes condições estipuladas pela Prof. Therezinha de Castro são: área territorial superior a 5 milhões de Km<sup>2</sup>; continuidade territorial; acesso direto e amplo ao alto-mar; reservas estratégicas de recursos naturais essenciais; população maior que 100 milhões de habitantes; densidade demográfica entre 10 e 200 hab/Km<sup>2</sup>; e ter homogeneidade racial. (CASTRO, 1999, p. 385).

<sup>7</sup> Informação obtida em palestra do Professor Doutor Ronaldo Carmona proferida no Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, na Escola Superior de Guerra, em 27 maio 2022.

2050, o Brasil estar entre cinco principais potências mundiais e, assim, aumentar o peso da opinião nacional na agenda mundial e, principalmente, no entorno estratégico.

Dentre as cinco potências que tem importante atuação na África são China, EUA e Rússia.

Spykman (1942) cita em sua obra *Americas Strategy in World Politics* a seguinte passagem: “*The A.B.C. states represent a region in the hemisphere where our hegemony, if challenged, can be asserted only at the cost of war.*”

Aqui torna-se patente o potencial que a integração do Sul do Cone Sul pode gerar aos países do ABC – Argentina, Brasil e Chile, assim explicita a vocação do Brasil liderar essa região do globo.

Nesse contexto, é de se esperar que as grandes potências queiram o Brasil como parceiro para contribuir em seus projetos internacionais ou que tomem ações que retardem o desenvolvimento nacional.

## 2.2 ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO

A história das relações internacionais ensina (...) que todos os países que projetaram sua influência e poder para fora de suas fronteiras nacionais e acabaram liderando suas regiões ou o próprio sistema mundial, em algum momento, também foram sociedades periféricas. (FIORI, 2013, p. 1)

O livro a “Projeção Continental do Brasil” de 1938 de Mário Travassos diz da importância da área entre a bacia do rio da Prata e do rio Amazonas (eixo principal norte-sul) e a posição continental entre os oceanos Atlântico e Pacífico (eixo Leste-Oeste) para o desenvolvimento nacional. Aqui reside o embrião de um pensamento geopolítico no que diz respeito a uma área geográfica em que se deve levar em consideração para se tomar as decisões político estratégicas do Brasil.

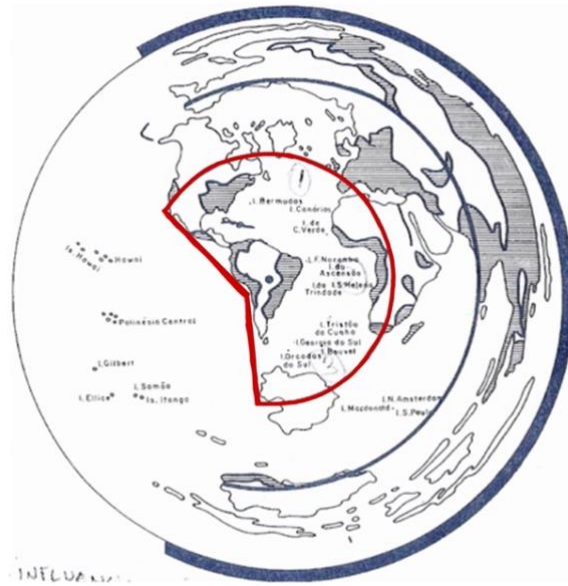
O General Golbery do Couto e Silva inserido numa realidade mundial de Guerra Fria, eixo de influência Leste-Oeste, no meio do século XX, estabeleceu um pensamento mais amplo que Travassos. Sendo o Brasil um Estado ocidental, tanto culturalmente e geograficamente, via os Estados Unidos com um alinhado natural para as questões de defesa. Esse alinhamento, na lição de Teixeira Júnior (2021), era tido como uma oportunidade de o Brasil se consolidar como a maior potência Sul Americana.

O Brasil num conflito mundial nessa época teria um papel coadjuvante como uma potência média, mas, numa visão mais restrita, ou seja, regional, no Atlântico Sul



assumiria um papel fundamental. Assim sendo, dilatou a área de influência para além da América do Sul. Essa nova área era delimitada pela África da costa ocidental, América Latina, Caribe e Antártica. Essa área está contida na região que Couto e Silva batizou de Teoria dos Hemiciclos Interno (encarnado) e Externo (figura 10). Essa teoria traz consigo a preocupação inata com a defesa do Brasil e do ocidente no Atlântico Sul.

Figura 10 – Teoria dos hemiciclos



Fonte: Teixeira Júnior, 2021.

Observando-se o Hemiciclo Interior nota-se facilmente a semelhança com o nosso Entorno Estratégico. Teixeira Júnior (2021) leciona que, nos anos 2000 as diferenças entre as américas tornaram-se mais perceptíveis, o que motivou um redesenho de nossa área de influência, o hemiciclo interno, subtraindo a América Latina e adicionando protagonismo à América do Sul nos esforços da política externa brasileira e mantendo a Costa Ocidental da África, a Antártica e o Atlântico Sul.

Figura 11 – Entorno estratégico brasileiro



Fonte: Comando da Marinha do Brasil.

Em 2005 o conceito de Entorno Estratégico foi estabelecido na Política de Defesa Nacional e definido como o espaço primeiro para Defesa Nacional. Nessa versão não constava a Antártica. Modificações ocorreram nas versões de 2012, 2016, até chegar na última versão submetida ao Congresso em 2020, onde consta a configuração atual de sua área geográfica, como observamos na figura 11, acima.

O limite norte de nosso entorno estratégico é o paralelo de 16º Norte, a fim de englobar os salientes nordestinos e africano, cuja distância é de 2960Km, o litoral brasileiro do hemisfério norte e o Mar do Caribe.

O nosso Livro Branco de Defesa (LBD) estabelece o nosso entorno estratégico como área de interesse geopolítico prioritária, não único, para atuação da política externa brasileira a fim de aumentar a influência do Brasil em termos mundiais por meio de maior participação nos processos decisórios internacionais, zelando sempre pelos princípios contidos no art.4º da Constituição Federal.

O Atlântico Sul, que é a porção atlântica ao sul do paralelo de 16º Norte, possui áreas estratégicas relevantes e vitais para nosso país, por isso o Brasil envida esforços para a manutenção da paz, segurança e aumento da cooperação nessa região por meio da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS).

Assim, o limite do entorno estratégico é a primeira fronteira de alerta para acontecimentos que possam minar a segurança e a estabilidade do Atlântico Sul e por conseguinte do Brasil.

Por esses motivos que o Livro Branco de Defesa cita que

O aumento de incidentes de pirataria e roubo no Golfo da Guiné, por exemplo, evidencia a importância de fortalecimento da ZOPACAS, com vistas a contribuir para o desenvolvimento das capacidades dos Estados costeiros daquele Golfo de prover a segurança marítima e a estabilidade na região (BRASIL, 2020).

Esse pensamento auxilia a compreensão do porquê o Brasil emprega sua Marinha para mitigar as ações de pirataria do outro lado do Atlântico, ou seja, no Golfo da Guiné.

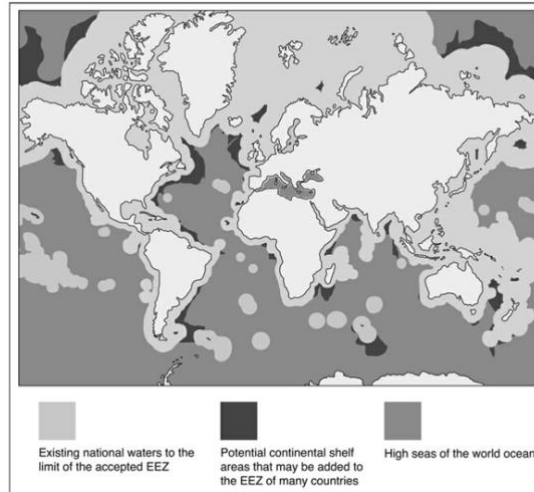
### **2.3 O ATLÂNTICO SUL**

Os oceanos e os mares cobrem cerca de setenta por cento do globo e são de suma importância na vida de nosso planeta na produção de oxigênio que respiramos e na regulação do nosso clima. Till (2018) assevera que o mar conecta os países por meio de cabos submarinos que escoam dados e voz e pelo comércio marítimo mundial. O transporte de carga pelo mar possui o melhor custo-benefício dentre os modais de transporte. Por exemplo, em junho de 2016 para transportar um contêiner de 40 pés, cuja carga útil é de 27.600 Kg, da costa oeste dos EUA para Xangai na China o valor foi de U\$800,00. Já o transporte aéreo de uma carga de 1000Kg no mesmo trajeto teve o custo de aproximadamente U\$2500,00. Ou seja, o modal marítimo é cerca de 86 vezes mais barato que o modal aéreo. Por esse motivo, segundo Speller (2014), cerca de 80% do volume do comércio mundial e de 70% das riquezas do globo são realizados por navios. O mar também é uma importante fonte de recursos como alimentação e energia. Cerca de 20% da proteína ingerida no planeta é oriunda do mar, que é a principal fonte de proteína animal para 3 bilhões de pessoas. O petróleo e gás extraídos desse ambiente são responsáveis pelo desenvolvimento de diversos países, como por exemplo a Nigéria e Angola. Retornando à Till (2018), pode-se afirmar que o mar também pode ser utilizado como meio de dominação. Controlando os mares, por onde escoam-se as riquezas mundiais, domina-se a terra, como Mahan conclui.

Mas, a integralidade do mar não é um bem mundial! O mar é dividido, há áreas que estão sob jurisdição e soberania relativa de países costeiros. As Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE) estendem-se até as 200 milhas da costa do Estado costeiro. Nessas zonas o estado costeiro tem direito exclusivo de uso do mar para fins econômicos. A “Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar”, em vigor no país por força do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995 (BRASIL, 1995) prevê

que, além das 200 milhas, são as águas internacionais que pertencem a todo mundo ou que pertencem a ninguém.

Figura 12 – ZEE e o Alto Mar

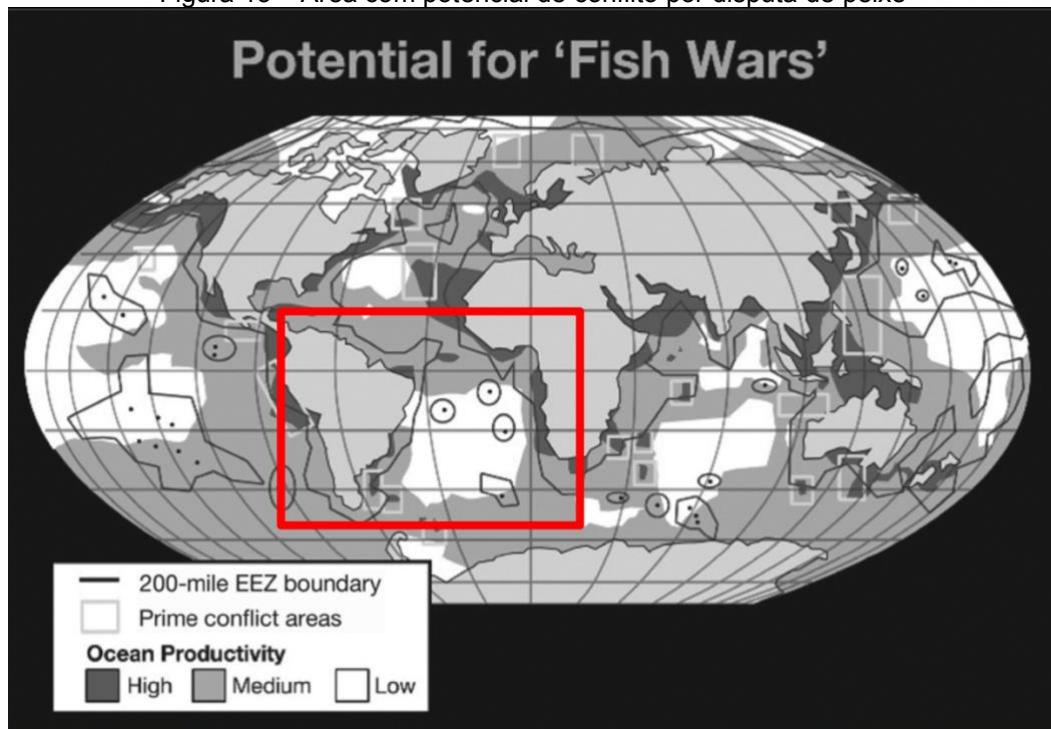


Fonte: Till (2018, p. 139).

O somatório das Zonas Econômicas Exclusivas pertencentes a estados soberanos é de cerca de 56% e 64% são consideradas águas internacionais, vide figura 12, acima (Till, 2018).

Há previsões que a pesca comercial se torne economicamente inviável em 2050, devido aos elevados custos operacionais. A disputa por pescados com custos mais baratos já ocorre por meio da pesca ilegal, irregular e não declarada no mundo. No mapa abaixo, figura 13, a Guarda Costeira Americana estimou áreas de prováveis conflitos por causa de peixe. Podemos observar a existências de áreas de elevado valor piscoso e a ocorrência de conflitos oriundos da pesca ilegal, não reportada e não regulamentada no Entorno Estratégico brasileiro

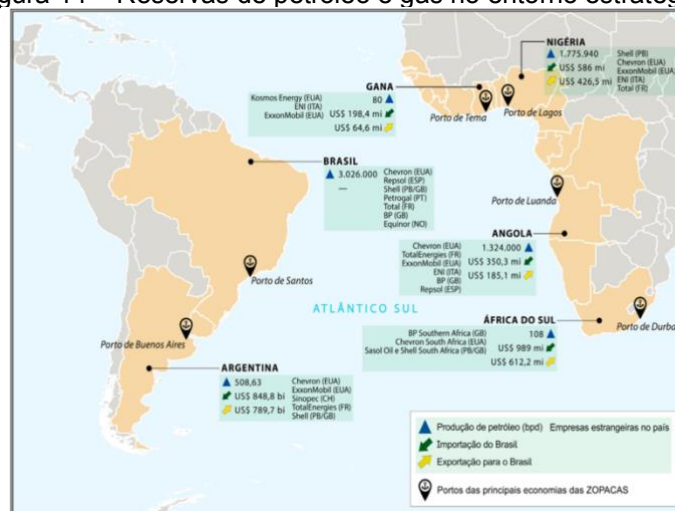
Figura 13 – Área com potencial de conflito por disputa de peixe



Fonte: Till (2018, p. 311).

O Atlântico Sul possui importantes reservas de gás natural e petróleo que servem de desenvolvimento para o Brasil e Estados do Golfo da Guiné (figura 14), notadamente Nigéria e Angola. Quase a totalidade do petróleo nacional é oriundo deste oceano.

Figura 14 – Reservas de petróleo e gás no entorno estratégico

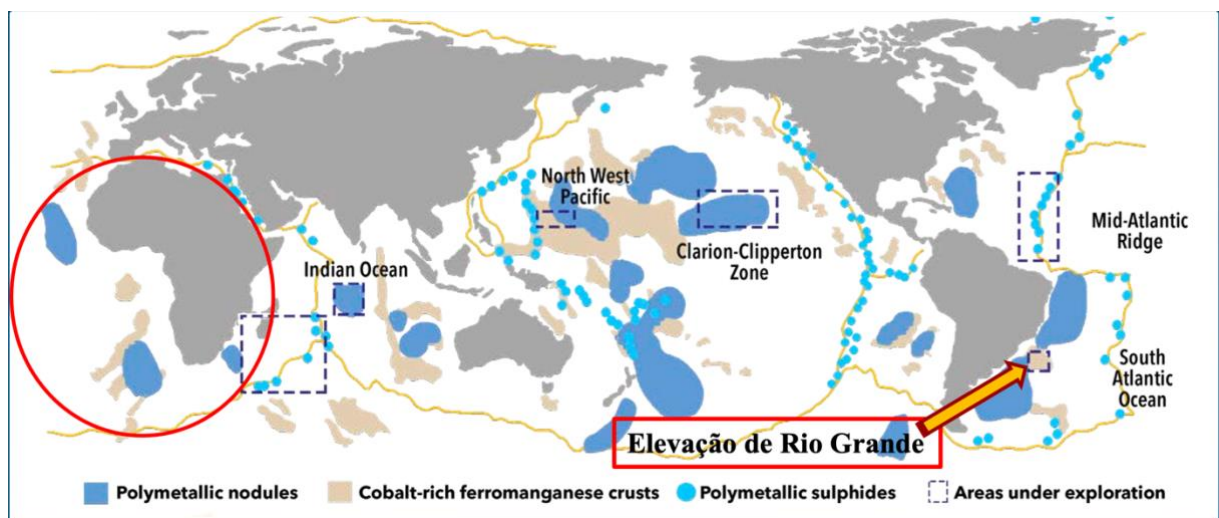


Fonte: Boletim Geocorrente, 2021.

Além do petróleo em grandes profundidades, inicia-se a mineração a grandes profundidades de nódulos polimetálicos<sup>8</sup>, crosta de cobalto rico em ferromanganês e sulfetos polimetálicos. De acordo com a *International Seabed Authority* (2021), esse tipo de mineração poderá ser uma opção ao modo tradicional, que está alcançando o limite da sustentabilidade ambiental.

Esses minerais ocorrem na plataforma continental brasileira e na Elevação do Rio Grande e são de grande valia na fabricação motores elétricos para carros, células fotovoltaicas e solares, superligas da indústria aeroespacial, supercondutores e super ímãs.

Figura 15 – Reservas minerais no subsolo marinho

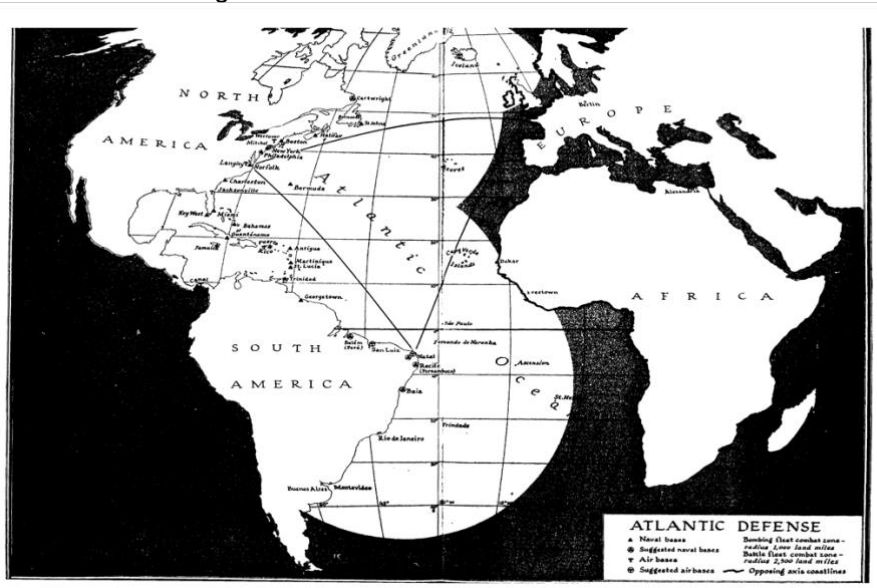


Fonte: *International Seabed Authority* (2021, p. 13).

Em termos geopolíticos, assim como o Brasil tem seu entorno estratégico como zona de amortecimentos, *buffer zone*, de conflitos e acontecimentos que possam abalar o desenvolvimento nacional, os EUA, segundo Spykman (1942), tem a América do Sul e o Atlântico Sul como *buffer zone* das ameaças que vem do Oeste em sua direção.

<sup>8</sup> Os nódulos e crostas polimetálicas são fontes de grandes quantidades de ferro ou/ e manganês e outros elementos químicos, como Cu (cobre), Ni (Níquel), Co (Cobalto), Ti (Titânio), Mo (Molibdênio), Li (Lítio), Te (Telúrio), Bi (Bismuto) e Zn (Zinco).

Figura 16 – Estados Unidos – *buffer zone*

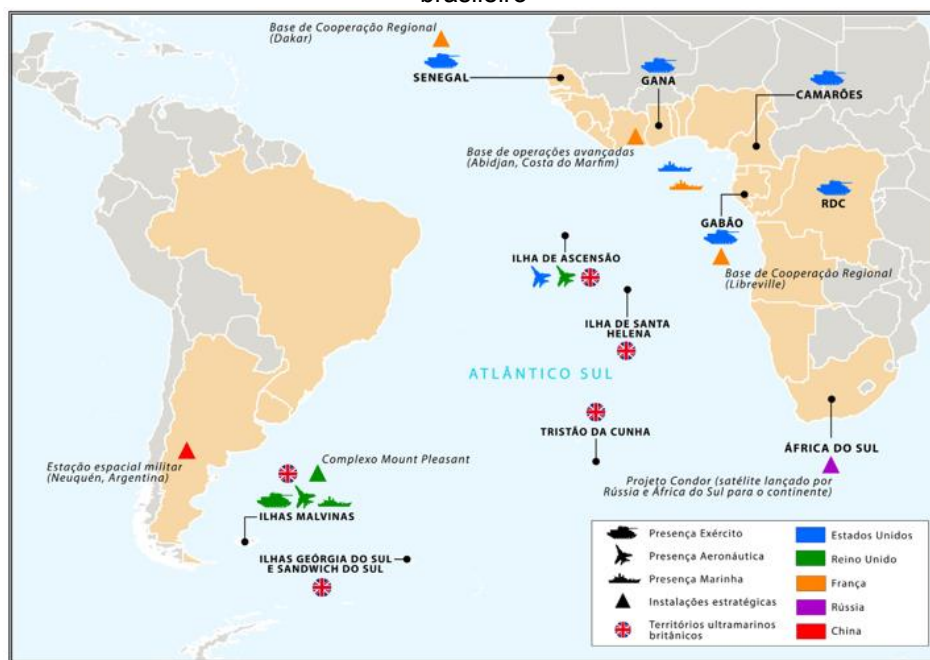


Fonte: Spykman (1942, p. 435).

Esses motivos auxiliam a compreensão do valor estratégico do Atlântico Sul e da costa ocidental africana. Os EUA desde então veem o Brasil como um importante parceiro para sua proteção, como observado na Segunda Guerra mundial.

Estados integrantes da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) possuem bases militares dentro de nosso entorno estratégico para aumentar sua influência na região, notadamente Reino Unido, EUA e França. Não pertencentes a OTAN, destacam-se a China e Rússia, figura 17.

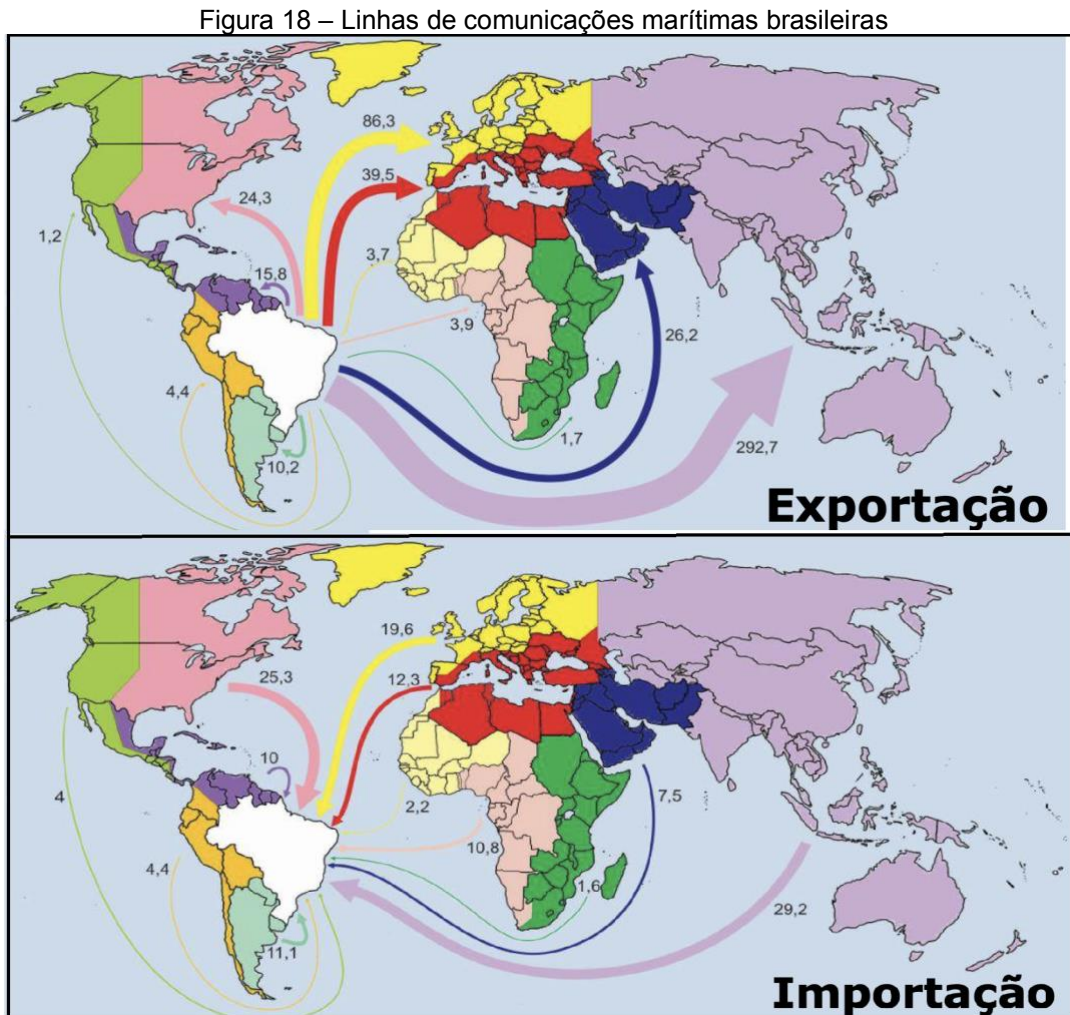
Figura 17 – OTAN: bases militares no entorno estratégico brasileiro



Fonte: Boletim Geocorrente (2021, p. 13)

Dados de 2020

Assim como o Brasil depende do petróleo refinado e de fertilizantes, existe uma dependência do Atlântico Sul, devido ao importante valor geopolítico e econômico, por onde 95% de nossas exportações e importações são escoadas. Na figura 18 juntamente às linhas de comunicação, mostra-se o índice do fluxo de escoamento das mercadorias transportadas.



Fonte: Medeiros (2021)<sup>9</sup>.

Normalmente, de acordo com Till (2018), o mar como meio de transporte e de comércio gera cooperação, mas como meio de recursos e reservas gera conflitos. Isso, de acordo com Reyes (2009), torna o apaziguado Atlântico Sul num possível campo de batalha, devido as disputas ocorridas entre as grandes potências, principalmente Estados Unidos e China, e a ocorrência de crimes transnacionais como a pirataria,

<sup>9</sup> Informação obtida durante apresentação do Almirante Jeferson Denis Cruz de Medeiros, em 10 fev. 2021.



pesca ilegal, terrorismo, tráfico de drogas e pessoas, e poluição ambiental, conforme também leciona o Almirante Garriga, vide figura 19.

Figura 19 – Crimes transnacionais



Fonte: Pires (2022)<sup>10</sup>.

O Brasil presidiu a criação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, ZOPACAS, juntamente com os países do Atlântico Sul, no período da Guerra Fria, com o intuito, segundo Silva (2022), de evitar a existência de armas nucleares, de bases militares de potências extrarregionais e de desenvolver economicamente os países da região.

A nova realidade de nosso oceano faz necessário que o Brasil fortaleça esse instrumento com atualização de seus propósitos, de modo a vir se tornar um “ator regional relevante, aumentando sua influência no entorno estratégico e minimizando a possibilidade de interferência militar de potências extrarregionais” (BRASIL, 2020).

Seguindo a orientação, o Brasil, por meio da Marinha do Brasil, incrementa sua capacidade de manutenção da boa ordem do Atlântico Sul por meio do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz), cujo propósito é contrapor-se a um ambiente operacional que se altera rapidamente e multifacetado, que exige uma abordagem mais padronizada em toda a gama de emprego do poder naval, inclusive o combate a pirataria. O COMPAAz é peça integrante de um sistema maior, o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), cuja missão é

<sup>10</sup> Informação obtida em palestra do Almirante Gustavo Calero Garriga Pires, proferida no Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, na Escola Superior de Guerra, em 27 maio 2022.

monitorar e proteger, continuamente, as áreas marítimas de interesse e as águas interiores, seus recursos vivos e não vivos, seus portos, embarcações e infraestruturas, em face de ameaças, emergências, desastres ambientais, hostilidades ou ilegalidades, a fim de contribuir para a segurança e a defesa da Amazônia Azul e para o desenvolvimento nacional. (LAMPERT; COSTA, 2022.)

A maioria dos brasileiros desconhecem o poder marítimo nacional e a importância dos recursos e potencialidades do Atlântico Sul, nem da necessidade de se vigiar e proteger suas riquezas. Andrade, Rocha e Franco (2019) discutem que sua vastidão apresenta várias vertentes para o desenvolvimento nacional, e requer proteção e monitoramento adequados para garantir a sobrevivência e desenvolvimento do país, pois nele encontra-se diversas ameaças, como pirataria, e potenciais de conflitos, além da existência de recursos naturais vitais, bem como nossas linhas comerciais marítimas que transportam os produtos que importamos e exportamos para o mundo.

### 3 ÁFRICA

A geopolítica da África nos últimos 400 anos tem sido fortemente moldada por potências como Bélgica, Reino Unido, França, Alemanha, Itália, Portugal e Espanha. A colonização europeia nesse continente transformou profundamente o processo natural de nascimento e desenvolvimento dos Estados no continente, pois os colonizadores destronaram reis e estabeleceram fronteiras artificiais correspondentes às próprias conquistas sem levar em consideração as divisões geográficas, diversidade étnicas, tribos, línguas e nações (figura 20).

Figura 20 – Potências coloniais na África Subsaariana



Fonte: Geopolitical Futures, 2015.

Cerca de 850 tipos diferentes de sociedades, com cerca de 1.500 línguas. Um continente com história política muito diversificada, com formas de organizações sociais e políticas heterogêneas, desde modelos centralizados até sociedades segmentárias, desde o controle dos grandes espaços sahelianos até o controle de espaços limitados, conforme leciona Hugon (2009).

Antes da chegada dos europeus, os reinos africanos estavam num processo de formação natural de um Estado e de uma Nação, ou seja, por meio da guerra, expansão e integração. A interrupção desse processo natural por meio da imposição das fronteiras artificiais forçou a coexistência, por vezes, de rivais em um mesmo território. Sucintamente, esse é um dos motivos embrionários da pobreza endêmica, corrupção, desenvolvimento político lento e conflitos entre os atuais Estados. Esse

histórico de exploração estrangeira incutiu um pensamento que unifica todos os africanos, que é de nunca mais serem súditos de uma potência estrangeira, em outras palavras, a solução dos problemas africanos há de se ter a participação dos africanos.

*Geopolitical Futures* (2015) destaca que a África subsaariana em nível mundial possui grande valor geopolítico e econômico, devido a sua localização próximas às linhas importantes de comunicação marítimas ao sul do mediterrâneo, em suas costas leste e oeste, da existência de minas de diamante, ouro, minerais nobres, reservas de gás e petróleo que se situam na África Ocidental, que está inserida no Entorno Estratégico brasileiro, demarcado pela linha vermelha na figura 21. O Golfo é uma região marítima alternativa em caso de fechamento do canal de Suez. Aqui é um tabuleiro de disputa de poder entre Rússia, China, Estados Unidos e Europa. Em meio a disputas de poder, os países africanos buscam uma atitude que mantenham seu status de atores independentes diante da competição por recursos naturais e manobras estratégicas de potências externas.

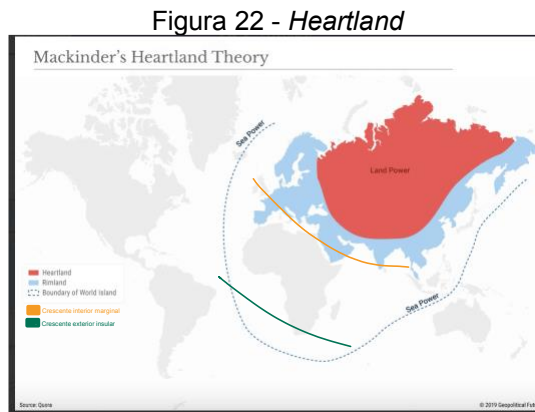
Figura 21 – Depósitos de recursos naturais na África Subsaariana



### 3.1 IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA DA ÁFRICA – RÚSSIA, CHINA E EUA

Mackinder em sua Teoria do Poder Terrestre observou que 75% das terras do planeta são formadas pela Europa, Ásia e África que nominou de “Ilha Mundial”.

Da Ilha Mundial, cujo centro de gravidade é a *heartland*, emana o poder terrestre e é protegida pelo isolamento dos oceanos ou, em outras palavras, do Poder Marítimo (Figura 22). O isolamento marítimo na teoria da Política do Poder é um ponto negativo, pois freava o desenvolvimento dessa massa terrestre. Para mitigar o isolamento marítimo foi criada uma área defesa em profundidade, que é o “crescente interior marginal” e o “crescente externo insular”, onde se localizam as bases de apoio no Hemisfério Sul. O objetivo do poder terrestre, nessa teoria, de acordo com os ensinamentos de Castro (1982), é a dilatação da *heartland* que ocorreria em duas expansões: a primeira iminentemente por meios terrestres até alcançar o “crescente interior marginal” e a segunda já valendo do poder marítimo para alcançar o “crescente externo insular”.



Fonte: *Geopolitical Futures*.

Castro (1981) também assevera que a África é integrante da Ilha Mundial e por está localizada entre os dois crescentes faz com que assuma uma função de destaque na consecução do objetivo do Poder Terrestre.

### 3.1.1 RÚSSIA

Penha (2011) esclarece que, após a Segunda Guerra Mundial, o fim do colonialismo na África aliado ao desinteresse estadunidense na região com a nova ordem mundial bipolarizada, a União Soviética se tornou um aliado fundamental para os novos estados independentes africanos, que estavam desiludidos com as potências ocidentais e geralmente atormentados pela violência interna. Assim como, durante a Guerra Fria, a União Soviética fornecia apoio financeiro, político e diplomático.

Em meados da década de 1980, a União Soviética contribuiu para o desenvolvimento de inúmeros empreendimentos industriais, agrícolas e educacionais. Os principais projetos conjuntos na África Subsaariana incluíram a construção de uma das maiores usinas hidrelétricas do continente em Angola, o maior complexo de mineração de bauxita da Guiné, uma usina de mineração e processamento no Congo e uma fábrica de cimento no Mali. A União Soviética também construiu bases navais e instalações logísticas na Somália, Etiópia, Egito, Líbia, Tunísia, Angola e Guiné.

Atualmente, a Rússia é um dos principais fornecedores de armas para a região, vendendo tanto para governos quanto para grupos não governamentais, enquanto empreiteiros militares privados russos, como o Grupo Wagner, continuam a expandir sua presença. É o que ensinam Arslan e Amuyeva (2021).

Os Estados africanos tendem ser avessos aos países da Europa Ocidental por causa dos seus passados coloniais, enquanto a Rússia geralmente está associada à União Soviética. Com isso os africanos são mais amistosos a Moscou – embora não necessariamente pró-Rússia.

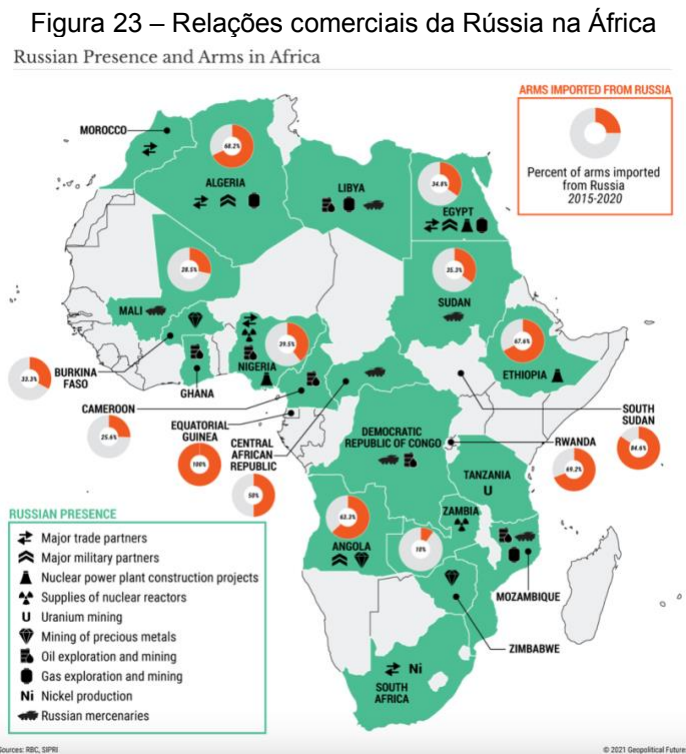
A África Ocidental e Central que possuem porções em nosso entorno estratégico, têm grandes depósitos de cobre, cobalto, diamantes, petróleo e gás, terras raras, platina, paládio, ouro e minério de urânio, visto anteriormente na figura 21. Embora a Rússia tenha suas próprias reservas substanciais de muitos desses recursos, extraí-los não é fácil ou barato. A mineração de urânio, por exemplo, é muito menos cara na África, e o custo da produção de petróleo na Rússia vem aumentando anualmente e os depósitos russos de ouro, diamantes e urânio estão se esgotando.

Além disso, a África é um destino crescente das mercadorias russas, especialmente as exportações não energéticas. Enquanto as transações comerciais com a Rússia estão diminuindo por causa das sanções ocidentais decorrentes da Guerra da Ucrânia, os países africanos permaneceram relativamente abertos a comerciarem com Moscou. Assim, o continente é um mercado cada vez mais promissor para as exportações russas - variando de produtos agrícolas a produtos mais sofisticados, como equipamentos militares. Durante a pandemia global, em 2020, as exportações russas para a África cresceram 7%, para US\$ 2,4 bilhões - consistindo principalmente em grãos e armas, sendo a Argélia e o Egito os maiores compradores. (ZOLOTOVA; ALHASSAN, 2021)

Gigantes da mineração russa como Alrosa, Rusal, NordGold, Uralchem e Renova; e de petróleo e gás como a Gazprom, Rosneft e Lukoil, estão todas ativas na África (BAOBAB NEWS, 2019).

Backer (2022) aponta que a Rússia emprega as forças armadas como uma ferramenta de coerção e como uma ferramenta de força impositiva para orientar os Estados parceiros a se alinharem aos seus ideais. Contata-se o *modus operandi* belicoso da Rússia pelos eventos da história recente, como a invasão da Geórgia 2008, anexação da Criméia em 2014 e a atual invasão da Ucrânia. Quando no jogo internacional de interesses há peças russas no tabuleiro, os demais jogadores sempre têm em mente como a Rússia pode vir a resolver seus impasses.

Segue abaixo as relações comerciais que a Rússia possui atualmente com a África, inclusive o comércio de armas, figura 23.



Fonte: *Geopolitical Futures*, 2021.

O Kremlin, por meio da Estratégia Marítima Russa, atualmente busca uma presença maior tanto no Mediterrâneo quanto no Mar Vermelho, a fim de aumentar sua influência sobre a OTAN, cujas relações têm sido tensas ultimamente. Tanto a OTAN quanto os Estados Unidos da América (EUA) são considerados atores que desafiam e ameaçam a segurança nacional e o desenvolvimento da Federação Russa no Oceano Mundial. Pelo viés econômico e geopolítico, essa presença permitirá

usufruir das benesses das proximidades das importantes rotas comerciais desses mares; e de três *chocke points*, Estreito de Gibraltar, canal de Suez e Bab el-Mandeb, respectivamente. (RÚSSIA, 2022).

Zolotova (2022) aponta que Putin também vê o fornecimento de recursos energéticos para a Europa a partir da África, particularmente da Líbia, como uma ameaça à sua proeminência no mercado europeu de energia.

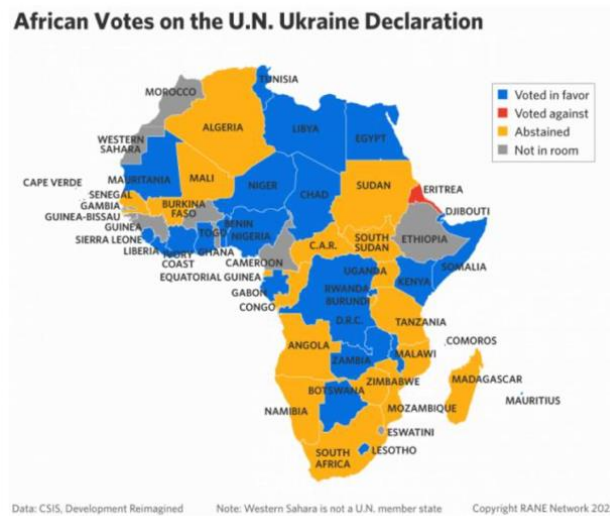
A Rússia reduziu recursos financeiros e militares da África para investir na paz e a estabilidade doméstica e no apoio à Guerra Civil da Síria. Essa diminuição de apoio russo agravou a instabilidade de alguns regimes, levando-os a situações críticas de governabilidade, o que ocasionou uma aproximação com os Estados Unidos e, em seguida, com a China - países que estavam dispostos e capazes de fornecer os investimentos de que as nações africanas precisavam. No entanto, com o passar do tempo, a Rússia ficou cada vez mais interessada em restaurar seu status de poder global, especialmente depois de se juntar aos conflitos na Síria, outro lugar que tem sido foco da competição global de poder.

China e Estados Unidos são um dos maiores obstáculos da Rússia para aumentar sua influência no continente. Atualmente, a diplomacia russa é mais amena na África do que em outras regiões, mas mesmo assim, os ocidentais ainda percebem às atividades russas na África muito maior do que realmente é. E essa percepção - quando usada como uma ferramenta nas negociações - pode realmente ser a maior vantagem da Rússia na África para recuperar sua reputação de grande potência.

Recentemente, por ocasião da votação no Conselho de Segurança em relação à Guerra da Ucrânia, pudemos constatar que a estratégia russa de influenciar os Estados africanos está sendo mais eficaz do que a ocidental. A figura 24 demonstra isso.



Figura 24 – Votação em relação à Guerra da Ucrânia



Fonte: Brackbill, 2022.

### 3.1.2 CHINA

A China se inspira em Mackinder em querer conectar a Ilha do Mundo, Europa, Ásia e África para utilizar os abundantes recursos naturais existentes nesses continentes e, com isso, manter sua sobrevivência e expansão econômica (BARTOSIAK, 2021).

A importância reduzida à África dos Estados Unidos no período de Guerra Fria, também propiciou a aproximação da China de Mao Tse Tong com esse continente (PENHA, 2011). Os Estados Africanos ainda hoje compartilham objetivos e valores comuns, apesar de suas políticas internas e externas serem diferentes. A China é tida pela África um parceiro importante para desenvolvimento econômico. No final do século XX, segundo Fercher (2022), as relações comerciais ficaram mais robustecidas com os países com grandes reservas de minerais e potencial energético o que propiciou uma relação robusta de investimento e empréstimos aos Estados africanos.

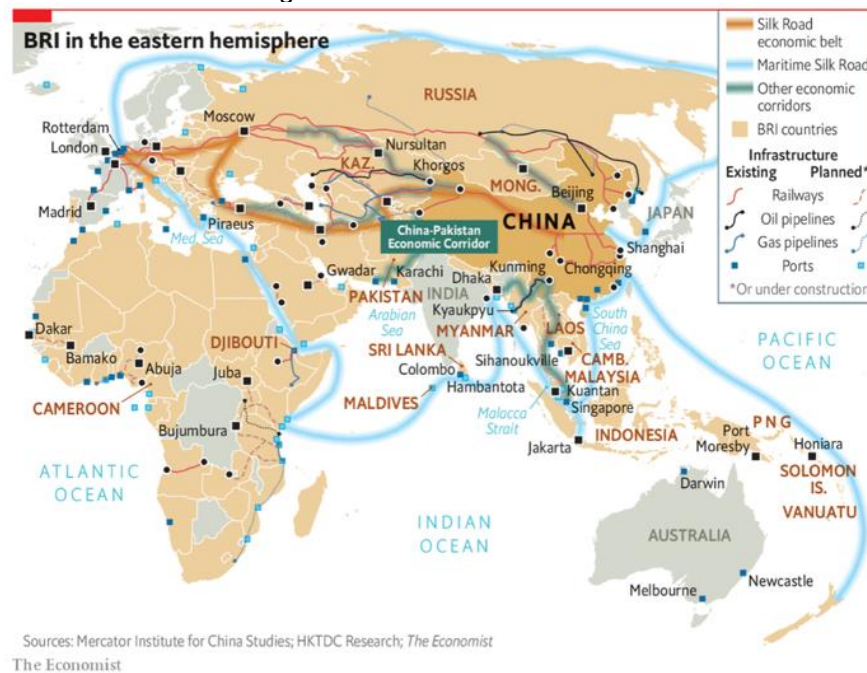
Nessa realidade, com genética Mackindreiana e inspirada na milenar Rota da Seda original, é concebida a *Belt and Road Initiative*, que será referida como a Nova Rota da Seda (RANE, 2017).

O plano de ação da Nova Rota da Seda possui cinco princípios que são a coexistência pacífica, respeito mútuo pela soberania e integridade territorial, não agressão mútua, não interferência mútua nos assuntos internos um do outro, igualdade, benefício mútuo e coexistência pacífica, todos em consonância com a

Carta das Nações Unidas (CHINA, 2015). Essa Rota tem o intuito de interligar os continentes por meio de rodovias, ferrovias, conexões aéreas, portos, cabos, 5G e fluxos de dados. Pretende expandir primeiramente pelo continente, por meio dos modais terrestres, para reduzir a dependência marítima do comércio chinês e, conseqüentemente, mitigar a possibilidade de interferência do poder naval Estadunidense. Ao atingir uma maturidade terrestre adequada, ocorrerá a intensificação das linhas de comunicação marítima que completará a integração dessas três regiões do planeta (BARTOSIAK, 2021).

O comércio, a tecnologia, investimento e desenvolvimento em infraestrutura são as armas que Pequim emprega para a consecução de seus objetivos estratégicos e políticos, e, por opção, a utilização da diplomacia militar para influenciar outros Estados é bem reduzida se comparada com a Rússia, Estados Unidos e França, como bem demonstra Baker (2022). Os Estados africanos são atores importante na Nova rota da Seda, devido às valiosas e diversificadas reservas naturais, tanto em terra como no mar, e para acesso ao Atlântico Sul, figura 25.

Figura 25 – Nova Rota da Seda



Fonte: The Economist.

Geopoliticamente, analisando o mapa anterior com a figura 22, constata-se o alcance da expansão chinesa ao Crescente Exterior Insular em busca de *commodities* à linha do *Sea Power*, o que faz do Atlântico Sul um possível campo de batalha entre a potência terrestre chinesa e a potência marítima estadunidense.

No período de 2000 a 2021, a China importou da África U\$1,2 Trilhões e exportou U\$1,27 Trilhões, segundo o *Belt and Road Portal* (2021).

No ano de 2021, o comércio entre China e África atingiu a cifra de U\$254 bilhões, o que significa um novo recorde.

Os principais parceiros nas relações comerciais sino-africanas são África do Sul (US\$ 54 bilhões), a Nigéria (US\$ 26 bilhões), Angola (US\$ 23 bilhões), o Egito (US\$ 19 bilhões) e a República Democrática do Congo (US\$ 14 bilhões). Ainda em 2021, as importações oriundas do Togo, São Tomé e Príncipe, Serra Leoa, Burkina Faso, Madagascar e Suazilândia dobraram em relação a 2020. Especificamente no caso do Benin, as exportações para China quadruplicaram de 2020 para 2021. (RANE, 2022).

No período de 2011 a 2020 a China adquiriu 6.48 milhões de hectares de terras agricultáveis em outros países, devido a escassez nacional desse tipo de terra em comparação a sua imensa população, a proibição da exploração madeireira doméstica e a necessidade cada vez maior por insumos de matérias-primas de acesso restrito para sustentar a tendência de mudança da matriz energética. A República Democrática do Congo e o Peru possuem reservas de cobre e cobalto; cobre e ouro, respectivamente. Nota-se ainda em RANE (2021), que esses minérios são importantes para sustentar a matriz de energia verde, que está substituindo os combustíveis fósseis.

Esse projeto também contribuirá para o desenvolvimento das regiões interiores, que são mais pobres, da China que sentiram o isolamento decorrente da COVID de um modo mais forte que as cidades próximas ao litoral, que são mais ricas (figura 26). Problemas socioeconômicos aumentaram, como desemprego, o temor por falta de comida, crise no mercado imobiliário e no sistema bancário, ocasionando fluxo migratório para as cidades mais ricas e desenvolvidas. Essa instabilidade preocupa o President Xi Jinping, pois pode lhe custar a liderança do Estado. (HERCZEGH, 2022).

Figura 26 – PIB chinês por região



Fonte: Herczegh, 2022.

Outra situação que preocupa Pequim em relação a integridade da Nova Rota da Seda é guerra da Ucrânia. A China está preocupada que as ações de Moscou nesse conflito possam fortalecer os laços entre o Novo e Velho Mundo e reduzir a sua capacidade de manter o fluxo comercial nos antigos territórios soviéticos para a Europa. Os interesses econômicos de Pequim em manter a prosperidade da Nova Rota da Seda na Eurásia serão cada vez mais desafiados pelas ações militares e políticas da Rússia que fragmentam, em vez de unir o supercontinente.

Há um porém, as economias chinesa e russa são complementares: a China é uma potência fabril, enquanto a Rússia possui reservas energéticas. A Rússia fornece energia a preços baixos à China enquanto recebe investimento e tecnologia. A China ainda é um dos maiores compradores da Rússia de armas de alta tecnologia, assim, a opção de Pequim condenar a Rússia na guerra da Ucrânia pode abalar as relações de ambos, tanto em nível estratégico como econômico. (HERCZEGH, 2022).

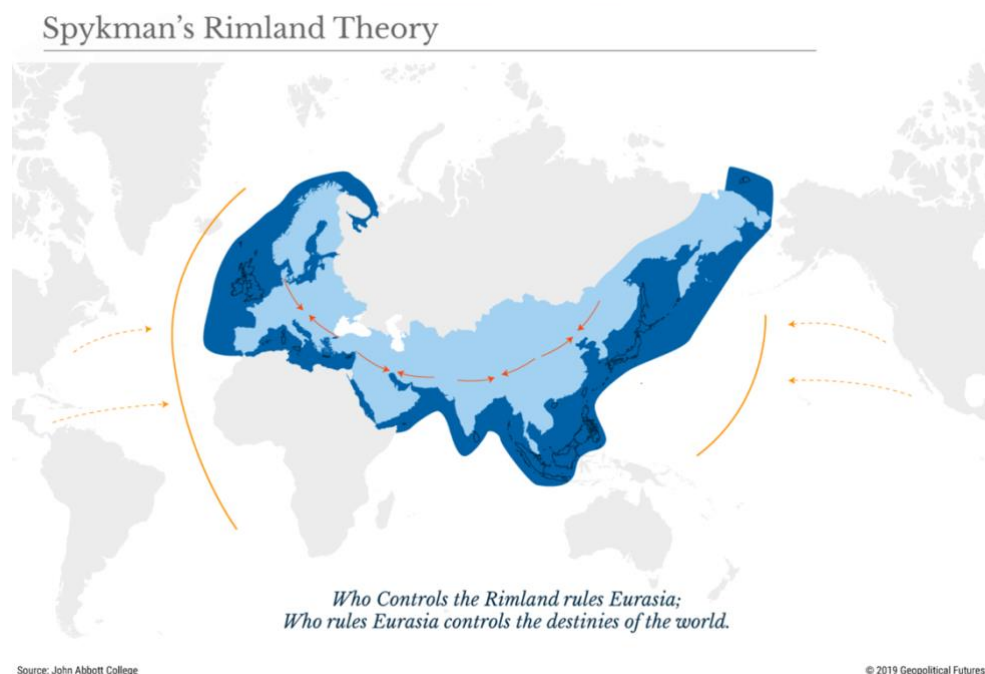
Concluindo, a China avança sobre a África em busca de matéria-prima de toda ordem para sustentar sua expansão mundial (HUGON, 2009) ou de uma outra forma, a Nova Rota da Seda busca ampliar as conexões da Ilha do Mundo garantindo que a

China aumente sua influência global e o acesso a recursos vitais para a sua sobrevivência. (RANE, 2021).

### 3.1.3 ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Os Estados Unidos diferentemente da Rússia e da China, possui uma vocação marítima, e assim, tem em sua política de expansão de poder para além dos limites do próprio continente. A teoria do Poder Marítimo do Almirante Alfred Thayer Mahan que, basicamente, diz que para se alcançar o triunfo das guerras é necessário ter o controle dos mares para fins comerciais ou militares. Para alcançar esse fim, há de se ter uma Esquadra poderosa, uma frota mercante eficiente, bases navais e portos de apoio logísticos distribuídos estrategicamente (Mahan, 1890). Essa teoria de Mahan tem como objetivo político o domínio dos mares e oceanos e como objetivo geoestratégico estabelecer bases navais em áreas críticas de interesse estratégico, *chokepoint*, para o controle da navegação (MAFRA, 2006). Ainda Mahan, afirma que é necessário organizar uma defesa entre a Europa e os Estados Unidos para conter a expansão asiática.

Figura 27 - Rimland



Fonte: Geopolitical Futures, 2019.

Spykman e Kennan dão contribuição ao pensamento americano pela Teoria das Fímbrias, *rimland*, e da Contenção, respectivamente. As fímbrias são as áreas

intermediária entre o interior da Eurásia e os mares que a envolvem e o domínio delas requer um forte poder marítimo. E Spykman pregava: “quem controlar o *Rimland*, dominará a Eurásia. Quem dominar a Eurásia, controlará o mundo”, figura 27

A teoria da contenção, concebida na Guerra Fria, consiste em impedir que a antiga União Soviética controlasse as fímbrias. Esse teórico acreditava que os Estados Unidos seriam capazes de influenciar os Estados<sup>11</sup> e respectivos povos do *rimland* para impedir a expansão soviética para os mares (MAFRA, 2006). Essa influencia pode ser exercida por organismos internacionais como a OTAN, CPLP, ZOPACAS, *Green Peace*.

Desenvolvendo a teoria da Contenção, Spykman (1942) coloca a América do Sul num papel de relevância para a proteção e segurança dos Estados Unidos no Atlântico Sul e a na segunda metade do século XX a África mediterrânea, tinha importância na defesa Euro-Atlântica, sob a égide da OTAN e no fornecimento de matéria prima. Essa baixa prioridade dada pelos Estados Unidos à África como um todo, desde o período de descolonização, facilitou a entrada dos soviéticos e chineses no continente (PENHA, 2011).

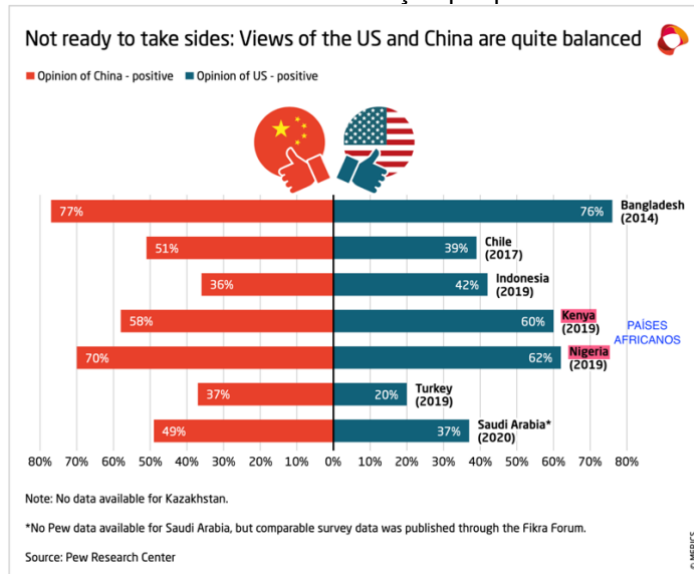
Os Estados Unidos e a China são parceiros comerciais de primeira grandeza e isso pode ser um potencial de vulnerabilidade para ambos, no que tange a assuntos econômicos, tecnológicos e geopolíticos (Herczegh, 2022; Monderer, 2020).

Por meio de dados obtidos do *The Observatory Of Economic Complexity*, (2022) é possível ilustrar essa relação complicada: pode-se observar os movimentos militares chineses por ocasião da visita da presidente da câmara Nancy Pelosi em Taiwan em ago. 2022 e a balança comercial no ano de 2020, onde os Estados Unidos exportaram para China U\$122 bilhões e importaram U\$ 438 bilhões. É uma relação complexa e tensa entre essas duas potências. Graças a presença não prioritária do poder norte americano na África e o incremento da participação na China podemos observar que a Nigéria, principal economia na África, e o Quênia possuem equivalência da aceitação no continente africano da China e dos EUA, gráfico 3.

---

<sup>11</sup> Principalmente o Oriente Médio e a região das monções asiáticas, que permitem acesso da *heartland* aos mares quentes, que nunca congelam.

Gráfico 3 – EUA x China: aceitação por países indicados



Fonte: Gunter e Legarda, 2022.

E nesta outra tabela podemos comparar o engajamento da China e dos Estados Unidos na África, [quadro 2](#):

Quadro 2 – Engajamento China e EUA na África

CHINA ...	THE UNITED STATES ...
... in the fight against Covid-19, pledged to provide 1 billion vaccine doses to Africa (600 million as "direct donation" and 400 million in "joint production")	... pledged to provide 50 million Moderna doses for the African Union
... committed to import USD 300 billion's worth of African goods over next three years and to invest USD 10 billion in África over the next 10 years	... has launched "Prosper Africa", an initiative focused on clean energy, health, agribusiness, and transport infrastructure. Original budget request: USD 80 million
... has pledged to develop a China-Africa Digital Innovation Partnership Program, including 10 Chinese-led "digital innovation" projects	... considers its Build Back Better World (B3W) initiative as the multilateral vehicle for the US infrastructure approach in Africa, aimed at strengthening ties to the region and narrowing global gaps in physical, digital, and human infrastructure
... has launched a "New Green Development Program" with Africa. The framework includes climate and ecological protection response and cooperation on energy and natural resources	... Under the B3W framework, the Biden administration has been holding "listening sessions," including a trip to Ghana and Senegal by Deputy National Security Advisor Daleep Singh in November 2021
... said it "welcomes African countries joining the big family of Belt and Road cooperation". China and Africa would continue to uphold the principle of extensive consultation, joint contribution and shared benefits	... State Secretary Blinken stated before the FOCAC summit 2021: "The United States doesn't want to limit your partnerships with other countries. (...) We don't want to make you choose. We want to give you choices."

Sources: FOCAC, Chinese Ministry of Foreign Relations, US Department of State, Washington Post, White House

Fonte: Ferchen, 2022.

Com o aumento da influência nos governantes africanos e do apoderamento das reservas naturais pela Rússia e a China, os Estados Unidos reformularam sua postura para região, por meio da Estratégia de Aproximação da África Subsaariana, assinada pelo Presidente Biden em agosto de 2022. Quase que concomitante ao lançamento dessa estratégia, foi encaminhada ao Congresso Americano a Estratégia Nacional de Defesa de 2022, que está em análise. Na Estratégia de Defesa os EUA declaram entre suas prioridades a defesa de território nacional contra as múltiplas ameaças desferidas pela China e a dissuasão das agressões da China na região do

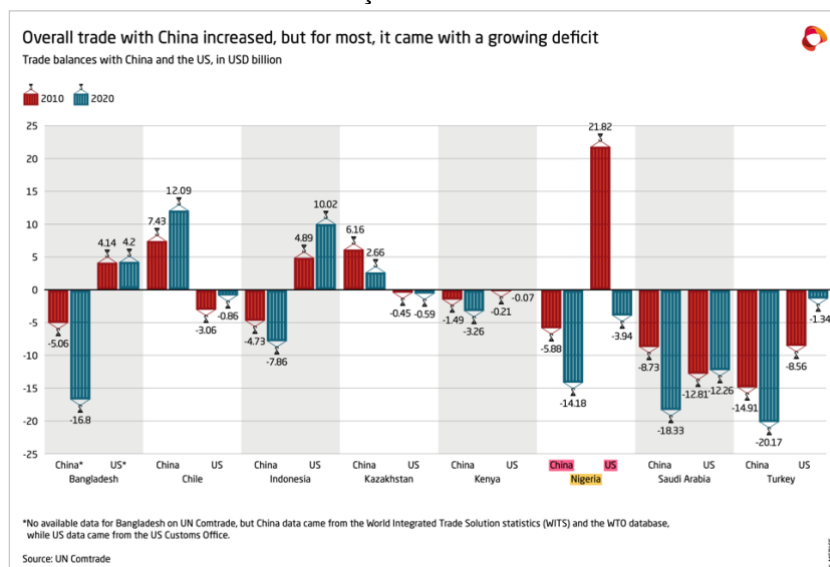
Indo-Pacífico e da Rússia na Europa (*UNITED STATES. Department of Defense, 2022*).

Na estratégia para África Subsaariana os Estados Unidos reconhecem que a África tem papel relevante no futuro do mundo e é essencial para o desenvolvimento das prioridades americanas no Globo, devido a velocidade do crescimento da população, das áreas de livre comércio, infinidade de recursos naturais, segunda maior floresta tropical do mundo, 30% dos minerais críticos para os EUA, destacam, também, que esse continente possui número expressivo de Estados votantes nas Nações Unidas.

Para a África ter esse papel importante para os EUA, estes propõem auxiliar a essa região na superação de problemas como instabilidade política, insegurança alimentar global, crise jurídica, corrupção e crimes transnacionais.

Os EUA (*UNITED STATES. The White House, 2022*) acusam a Rússia de atividades paramilitares para insuflar a instabilidade na região para obter benefícios financeiros e estratégicos, assim como a China mina o desenvolvimento a longo prazo da África, corrompendo as elites, dominando as indústrias extrativistas e prendendo os países em dívidas e compromissos insustentáveis que são as armadilhas econômicas<sup>12</sup>, Gráfico 4.

Gráfico 4 – Balanço comercial – EUA x China



Fonte: Gunter e Legarda, 2022.

<sup>12</sup> Todos os Estados do gráfico são integrantes da Nova Rota da Seda.



Face ao exposto, é constatado que a Rússia, China e Estados Unidos acusam-se mutuamente de prejudicarem a boa ordem mundial e os três afirmam que estão preocupados com o desenvolvimento sustentável da África e a paz mundial. Porém, percebe-se pelas três potências uma corrida pelos vastos recursos, oportunidade de negócios e a vantajosa posição geográfica que o continente africano pode oferecer aos países que estiverem na graça dos africanos.

A dependência mundial da Ucrânia e da Rússia de grãos e a europeia de gás da Rússia foram evidenciadas na Guerra da Ucrânia, assim como, a fragilidade da produção de vacinas observada na pandemia da COVID-19. Assim, fica exposto a necessidade de se reduzir o papel de atores Estatais não confiáveis ou instáveis nas cadeias de suprimento de um determinado país. Observa-se o movimento de *reshoring* ou *friend-shoring*<sup>13</sup> na produção de produtos críticos estratégicos, como alimentos, combustíveis, minério de ferro, *chips*, farmacêuticos, por algumas potências (COLIBASANU, 2022).

Nessa disputa pela África, percebemos a hegemonia estadunidense deixando de reinar para se ter um mundo multipolar. Essa nova realidade de poder do sistema internacional cria maiores oportunidades e maior incentivo para que as potências em desenvolvimento afirmem seus interesses e procurem influenciar com mais relevância a agenda mundial.

Estados Unidos, China e Rússia naturalmente procurarão as potências menores ansiando assumir a liderança mundial. Aqui, o Brasil com todo o seu vasto potencial tornar-se-á um ator valioso de qualquer equilíbrio de poder no sistema internacional (BAKER, 2020).

### **3.2 ÁFRICA E BRASIL, PARCERIA PARA DESENVOLVIMENTO**

O Brasil foi colonizado por Portugal, assim como vários estados africanos, como Angola, Moçambique, Guiné-Bissau, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe. Características socioculturais, como a língua portuguesa, dança, ritmos, compartilhadas, por sua vez, serviram de base para boas relações entre o Brasil e essas nações africanas em outras áreas. Essa origem comum entre o Brasil e a África,

---

<sup>13</sup> *Reshoring* significa interiorização das cadeias de suprimentos para o próprio território nacional e *Friend-shoring* significa que apenas Estados confiáveis podem compor a cadeia de suprimento de um determinado país.

sobretudo a ocidental, faz com ambos possuam ideias e valores semelhantes em relação a interpretação e o sentido do mundo (HUGON, 2009).

Essa percepção de mundo comum acrescida ao respeito mútuo criam uma atmosfera fértil para parcerias como podemos comprovar nos dias de hoje nas mais de 30 embaixadas brasileiras no continente irmão e na afirmação do renomado professor africano Calestous Juma<sup>14</sup> que dizia que “para cada problema africano existe uma solução brasileira”.

Essa sinergia entre Brasil e África geram um grande potencial para crescimento mútuo e mundial.

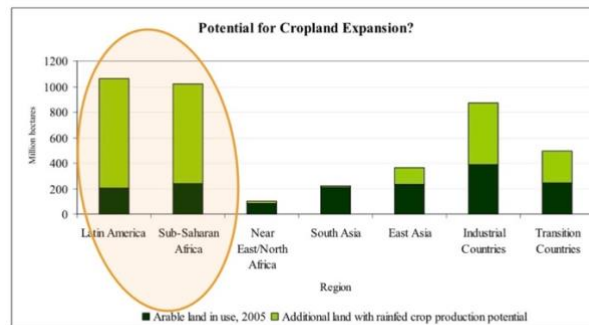
Estima-se que a Terra alcançará uma população superior a 9 bilhões de habitantes em 2050, gráfico 6, e para manter a segurança alimentar a produção de alimentos deverá ter um acréscimo de 70%. A produção anual de cereais precisará aumentar de 2,1 para 3 bilhões de toneladas e a de carne de 200 para 470 milhões de toneladas. A mudança climática que o mundo ora sofre é um desafio a ser superado para a agricultura atingir as marcas necessárias para manter a população mundial alimentada (FAO, 2009). Nesse cenário, o Brasil e a África possuem grande capacidade de expansão de suas áreas agricultáveis, gráfico 5, que pode ser manuseado sob a orientação da EMBRAPA.

---

<sup>14</sup> O professor Calestous Juma era uma autoridade africana reconhecida internacionalmente e líder na aplicação da ciência, tecnologia e inovação ao desenvolvimento sustentável. Seu trabalho original se concentrou em analisar a coevolução da inovação tecnológica e a mudança institucional nos sistemas socioeconômicos..

Uma das alternativas para a manutenção da segurança alimentar mundial é a expansão das áreas agricultáveis no Brasil e África. A América Latina e a África Subsaariana possuem as maiores áreas com potencial agrícola do planeta para cultivo que não são utilizadas, como podemos ver em verde no gráfico abaixo.

Gráfico 5 – Potencial de expansão de terras cultivadas



Source: Bruinsma (2009).

The availability of **fresh water reserves** for the required production growth shows a similar

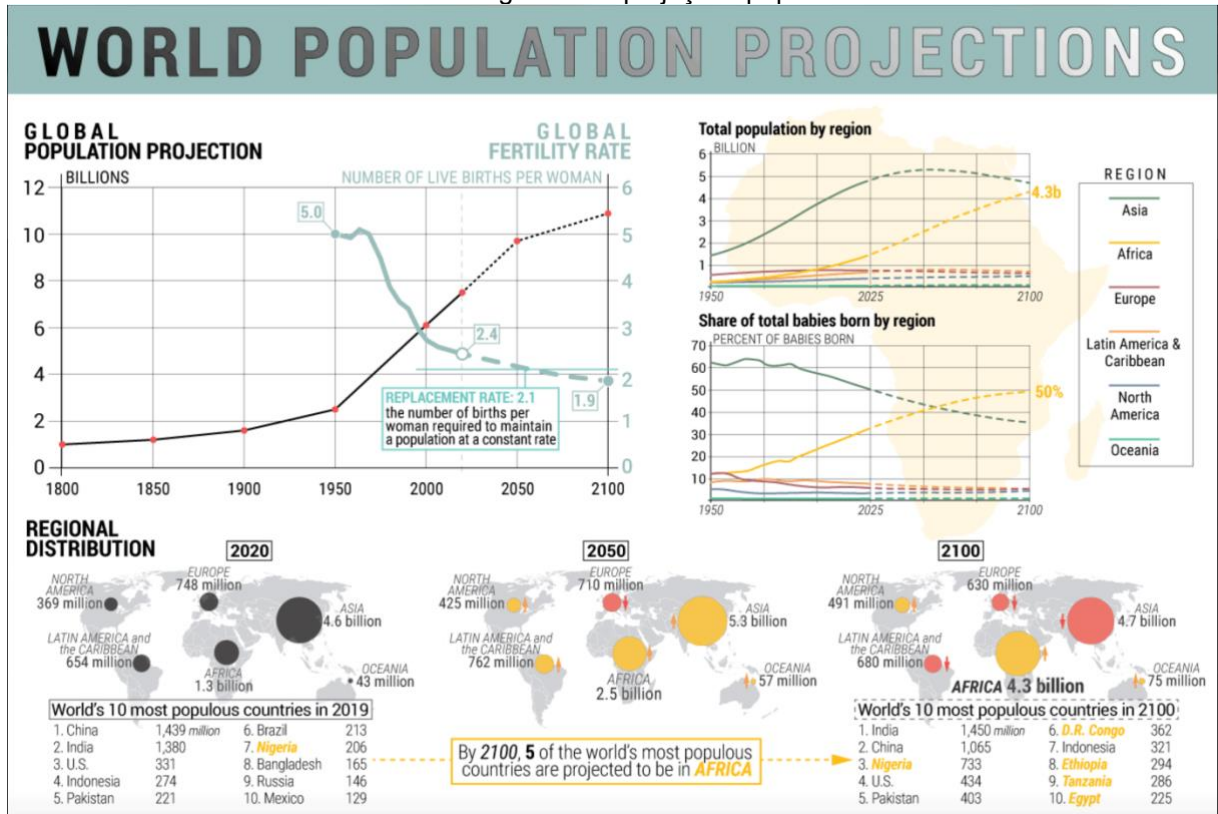
Fonte: Food and Agriculture Organization, 2009.

A EMBRAPA possui tecnologia avançada para o melhoramento vegetal e de engenharia genética customizados para os solos e condições climáticas africanas de modo a obter culturas de alto rendimento, em alguns casos, consegue-se de 5 a 6 colheitas anuais (informação verbal)<sup>15</sup>. Para exemplificar, entre 1976 e 2011, a área terrestre brasileira de grãos e sementes oleaginosas aumentou 32%, enquanto a produção aumentou 240%. A produção de carne bovina, suína e avícola aumentou constantemente de 4,27 milhões de toneladas em 1978 para 25,49 milhões de toneladas em 2010/2011 (RANE, 2017). Graças ao *know how* e tecnologias aplicadas pela EMBRAPA no agronegócio nacional, o Brasil, de acordo com Senra (2020), atualmente alimenta cerca de 1 bilhão de pessoas no planeta.

Essa parceria com a EMBRAPA é capaz de manter a segurança alimentar do mundo. Em 2100 há a expectativa que cinco entre os dez países mais populosos do mundo sejam africanos, sendo a Nigéria o terceiro mais populoso, atrás da Índia e China, gráfico 6. Essa grande população africana é o anúncio de um mercado consumidor promissor para o Brasil.

<sup>15</sup> Palestra do Ministro de Ciência e Tecnologia, Sr. Paulo César Alvim, na Escola Superior de Guerra, em 16 set. 2022.

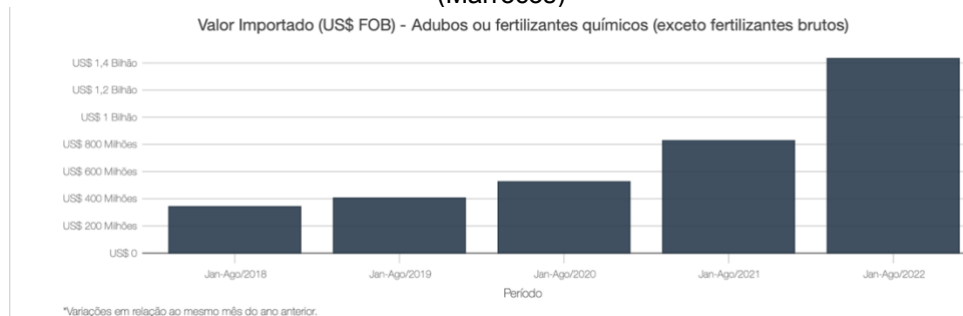
Gráfico 6 – Infográfico de projeções populacionais



Fonte: Geopolitical Futures.

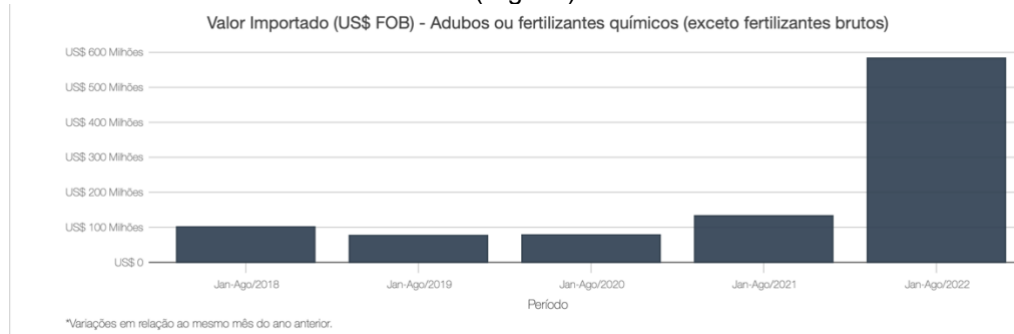
O Brasil é o maior importador de fertilizante do mundo. Neste ano de 2022, aumentou-se a diversificação dos fornecedores de fertilizantes asiáticos com parceria de fornecedores africanos, com destaque para Marrocos e Nigéria que foram o quarto e nono maiores exportadores, respectivamente, no primeiro trimestre de 2022. Os Gráficos 7 e 8 exibem o crescimento de investimento neste mercado neste ano, comparando os mesmos períodos de anos anteriores. O continente africano é o terceiro fornecedor de fertilizantes, atrás apenas da Rússia e Canadá.

Gráfico 7 – Importações brasileiras de adubos ou fertilizantes (Marrocos)



Fonte: o autor, com base em Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Gráfico 8 – Importações brasileiras de adubos ou fertilizantes (Nigéria)



Fonte: o autor, com base em Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

As relevantes reservas de minerais críticos, que são os minerais usados em produtos de alta tecnologia, de Defesa e nas indústrias de produtos utilizadores de energia verde, que abastecem as grandes potências. As porcentagens importadas pela EU estão discriminadas por países no mapa abaixo, onde merecem destaque o Brasil, República Democrática do Congo (RDC), África do Sul e a Guiné:

Figura 28 – Importações de matérias-primas críticas



Fonte: Geopolitical Futures, [20--].

O cobalto é utilizado em baterias de íons de lítio usadas em veículos elétricos e é crucial para a transição energética e o Congo é responsável por 70% da produção mundial<sup>16</sup>.

O Brasil e o Congo possuem as maiores florestas tropicais do mundo com potencial a ser explorado no campo de bioativos como insumo para produtos convencionais e bioprodutos de indústrias da bioeconomia<sup>17</sup>, com foco nos setores

<sup>16</sup> O Congo produz 16 vezes mais cobalto do que o segundo maior produtor, que é a Rússia. Em relação ao Cobre, o Congo é o quarto maior exportador perdendo para o Chile, Peru e China. (RANE, 2022).

<sup>17</sup> Bioeconomia é um modelo de produção industrial baseado no uso de recursos biológicos. O objetivo é oferecer soluções para a sustentabilidade dos sistemas de produção com vistas à substituição de recursos fósseis e não renováveis. Disponível em: <https://www.embrapa.br/tema-bioeconomia/sobre-o-tema>. Acesso em: 07 set. 2022.

agroquímico, cosmético, de alimentos e medicamentos. Há pesquisas também voltadas para o aumento da escala de produção das matérias primas da Amazônia para o desenvolvimento de produtos para as indústrias agroalimentares, agroquímicas, materiais cirúrgicos, pneumáticos e energias renováveis.

O potencial de desenvolvimento advindo da parceria entre Brasil e África são infindáveis, que vão desde da transição da matriz energética já iniciada (RANE) até a segurança alimentar mundial, mas para tal faz-se mister a resolução por ambas as partes dos segurança, conflitos armados, crises humanitárias, terrorismo e crimes transnacionais terrestres e marítimos, como a pesca ilegal e a pirataria marítima.

---

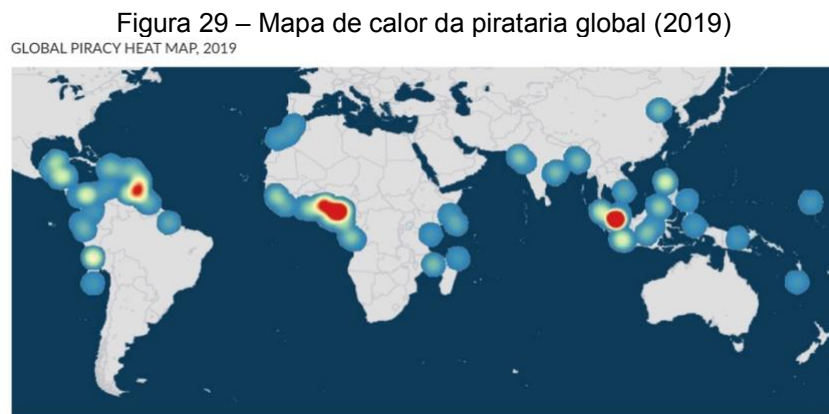
## 4 PIRATARIA MARÍTIMA

Neste capítulo contextualiza-se a pirataria no ambiente global, no Golfo da Guiné especificamente e arquitetura de Yaoundé para combatê-la.

### 4.1 PIRATARIA NO MUNDO

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar em seu artigo 100 define que pirataria é todo “ato ilícitos de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou aeronave privados” contra navio ou uma aeronave em alto mar. Analisando os meandros dessa publicação depreende-se que o alto mar para pirataria é a partir do mar territorial do país costeiro, ou seja, além das 12 milhas náuticas da costa.

É observado no mapa de calor abaixo que ocorre ataque piratas em nível mundial tendo uma incidência em estreitos de navegação, *chockpoints*, com proximidade à Estados frágeis. Em que pese o Golfo da Guiné não ser um *chockpoint* é a rota alternativa do Canal de Suez, possui linhas de comunicação marítima para o Brasil, Europa e Estados Unidos e é o local com maior número de ataques nos oceanos nos últimos anos, como observado no mapa abaixo.



Fonte: *STABLE SEAS*, 2020.

Os Estados possuem uma importante preocupação com a garantia da boa ordem no mar, tanto nas suas águas jurisdicionais quanto nas águas que possuem linhas de comunicação marítima. A pirataria ocorre em diversas áreas do mundo restringindo a livre navegação e causando instabilidade no comércio marítimo, que abarca cerca de 95% da carga transportada mundialmente.

A ausência da livre navegação pode trazer óbices aos próprios interesses nacionais. A boa ordem no mar é alcançada pelo cuidado de quatro pilares a saber: a proteção do transporte marítimo, dos recursos marinhos, do ambiente marinho e da garantia da soberania em águas jurisdicionais. A proteção do transporte marítimo é obtida com a segurança dos meios de transporte, ou seja, navios, embarcações etc.; e na carga transportada. (O'BRIEN, 2001).

Atualmente, um super contêiner transporta tripulantes e cargas de diversas empresas com diferentes nacionalidades. Um navio contratado navega sob uma bandeira de conveniência que também pode ter nacionalidade distinta das cargas e dos tripulantes. Assim, um ataque pirata num único navio, por si só, gera um incidente multinacional.

Um dos parâmetros utilizado para medir os impactos da pirataria são os custos diretos, indiretos ou custos de oportunidade. Os custos diretos são as perdas que estão conectadas diretamente aos incidentes de pirataria, pagamento de resgates, cifras perdidas por roubo de petróleo ou mercadorias, os custos do emprego de pessoal e material em ações contra pirataria etc. Os custos indiretos são os danos financeiros causados à economia dos Estados costeiros pela ameaça de piratas na região ou pelos gastos em medidas antipirataria, por exemplo a redução de tráfego marítimo em áreas de alto risco ao comércio marítimo, aumento do valor dos seguros e a redução das atividades da economia azul, como a pesca. Os custos de oportunidade são os investimentos que deixam de ser feitos em projetos de vontade política para mitigar os impactos causados pela ação dos piratas. Podemos citar como projetos de vontade política as ações de redução da pirataria e pobreza, melhoria de saneamento básico e da infraestrutura portuária, incremento da educação e outros.

As ações dos piratas custam direta ou indiretamente cerca de bilhões de dólares com contratação de seguros de carga e pessoal, resgates de tripulante, pagamento do aumento do consumo de combustível e com medidas de proteção dos navios. Normalmente, os custos diretos são menores que os custos indiretos ou os custos de oportunidade e, não raro, ocorrem concomitantemente. (BELL, 2021).

Os custos indiretos percebem-se facilmente quando ocorre o aumento dos seguros pelas seguradoras. Em 2005, quando a Lloyd's declarou o estreito de Cingapura com risco elevado para navegação, foi acrescentado o valor de 1% sobre a carga transportada. No caso dos superpetroleiros que transportam milhões de barris de petróleo, o valor do seguro era acrescido de cerca de U\$1 milhão (A PRIMER ...,



2021b). No ano de 2013, quando a pirataria caiu para quase zero no Chifre da África, o preço da ameaça permaneceu elevado devido à sensação de insegurança ainda reinante, custando aos armadores mais de US\$ 3,2 bilhões em seguros adicionais e outros custos. Em termos mundiais, a pirataria marítima custou a economia cerca de US\$ 7 a US\$ 12 bilhões no ano de 2010 (TILL, 2018).

#### **4.2 PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ**

O Golfo da Guiné a partir de 2012 começou a se tornar uma área marítima perigosa, quando os ataques piratas superaram os ataques ocorridos no Golfo de Áden. (OSINOWO, 2015).

Nos anos de 2018, 2019 e 2020, ocorreram 118, 98 e 106 ações com piratas contra embarcações, respectivamente (JACOBSEN, 2021). No ano de 2020, 623 tripulantes foram expostos a situação de sequestro no Golfo da Guiné, enquanto apenas 8 tripulantes passaram por situação semelhante no resto do mundo. Essas estatísticas fazem dessa região marítima a mais perigosa do planeta. (BELL, 2020).

O principal nicho para cooptação de novos piratas ocorre entre os jovens em situação de pobreza severa, ou seja, esse fator é um dos principais motivos da pirataria marítima no Golfo da Guiné (BELL, 2020).

A solução da pirataria nessa região encontra-se em terra e não no mar, mas as operações de segurança marítima desempenhada pelas diversas marinhas ou guardas costeiras africanas e de outros continentes inibem os ataques piratas de modo relevante, conforme às estatísticas do segundo semestre de 2022. (SCHULER, 2022).

Os estados do Golfo da Guiné sofrem impactos econômicos em nível nacional, como de outros estados no Globo. O Benin em 2011 teve suas águas jurisdicionais classificadas como perigosas pelas companhias de navegação de Londres devido a pirataria. Essa classificação fez com que o comércio marítimo fosse reduzido em 70%, o que acarretou uma perda de cerca de US\$ 81 milhões de receita alfandegária para este país (BELL, 2020).

As áreas marítimas com risco elevado de ataques piratas forçam os navios a transitarem com velocidade elevada ou que cumpram derrotas<sup>18</sup> mais longas, a fim de

---

<sup>18</sup> Derrota é o termo náutico utilizado para se referir ao percurso planejado que um navio ou embarcação executará no trânsito de um porto para outro porto.

evitar ou dificultar a interceptação por embarcações piratas ou evitar as regiões perigosas, respectivamente (BIMCO *et al.*, 2028).

A velocidade econômica dos navios mercantes é de cerca de 14 nós<sup>19</sup> e a velocidade recomendada para trânsito em áreas de risco é de 20 nós. Esse acréscimo de velocidade em um superpetroleiro equivale ao aumento de consumo de combustível de aproximadamente U\$88.000,00 por dia (A PRIMER ..., 2021b).

Os valores de resgates de tripulantes sequestrados dificilmente são divulgados, mas se tem notícias que em março 2021, uma companhia de pesca chinesa relatou que a liberação de 130 tripulantes de um navio pesqueiro de grande porte custou cerca de U\$300.000,00 (A PRIMER ..., 2021a). O navio pesqueiro roubado não foi devolvido, pois, infere-se, que foi utilizado pelos piratas como navio mãe de embarcações rápidas menores. Isso permite aos infratores a realizarem ataques longe das costas. Há relatos de ataques a navios ou embarcações a cerca de 210 milhas náuticas de terra. No mês de janeiro de 2021, ocorreu o sequestro de 15 tripulantes, cujo montante pago para resgate do grupo foi de U\$320.000,00. Estima-se que no ano de 2020 foram gastos U\$4 milhões em resgates de tripulantes sequestrados por piratas. Nessas cifras não são contabilizados os custos indiretos e os custos de oportunidade para os estados costeiros do Golfo da Guiné (JACOBSEN, 2021).

Há possibilidade que o Canal de Moçambique venha a se tornar um *hotspot* de piratas, pois as seguradoras, recentemente, designaram como uma área de alto risco devido ao aumento de atividades jihadista perto de Cabo Delgado (A PRIMER ..., 2021b).

Manter a segurança marítima no Golfo da Guiné, nosso entorno estratégico, é importante, pois além de evitar o aumento dos preços dos produtos importados pelo Brasil, como por exemplo petróleo e fertilizantes, contribui para manter a boa ordem no mar para a realização do comércio marítimo internacional. Ressalta-se que essa área aumenta de importância quando ocorre incidentes que impeçam a navegação no canal de Suez, como por exemplo, quando ocorreu o encalhe do navio mercante *Ever Given* em 2021 que paralisou as atividades deste Canal durante 6 dias.

---

<sup>19</sup> Unidade de velocidade para embarcações e navios. É a distância em milhas náuticas (1852 m) percorrida em uma hora.

### 4.3 COMBATE A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ

Motivado pelas resoluções do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas de números 2018, ano de 2011, e 2039, ano de 2012, que versam sobre pirataria e roubo armado no Golfo da Guiné, os estados componentes da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental, Comunidade Econômica dos Estados da África Central e a Comissão do Golfo da Guiné, cujas siglas em inglês são respectivamente, ECOWAS, ECCAS e CGC confeccionaram o Código de Conduta de Yaoundé em 2013. Esse código tem como finalidade reprimir os crimes organizados transnacionais, tanto marítimos quanto terrestres. Nos crimes marítimos, constam tráfico de drogas ilícitas e substâncias psicotrópicas, tráfico de pessoas e contrabando de imigrantes, ameaças ao tráfico marítimo, como pirataria, roubo armado, contrabando de material, atos terroristas contra embarcações, plataforma e instalações e outras infraestruturas marítimas, atividades de degradação da vida humana ou assassinato, impacto adverso no comércio marítimo, na segurança energética ou na economia global (ANGOLA *et al.*, 2013). O Conselho de Segurança da ONU devido a grave e persistente ameaça de pirataria no Golfo da Guiné enfatizou a importância da continuidade ao combate a esses e a outros crimes transnacionais por meio da Resolução 2634 de 31 mai. 2022. Destaca-se que essa resolução concita a ZOPACAS a contribuir com as ações contra os crimes transnacionais e os Estados integrantes do G7++ Amigos do Golfo da Guiné, que o Brasil também é integrante.

O combate a esses crimes ocorre por meio de compartilhamento de informações e por envolvimento de atores nacionais, regionais e extrarregionais e, para tal, foi concebida a arquitetura de coordenação a seguir, onde são exibidos os estados componentes da ECOWAS, ECCAS e CGC<sup>20</sup>,

---

<sup>20</sup> Os estados componentes do CGC são Angola, Cameroun, República Democrática do Congo, Guiné Equatorial, Gabão, Nigéria, República do Congo e São Tomé e Príncipe. Ou seja, todos os estados estão contidos na ECCAS, excetuando-se a Nigéria que está contida na ECOWAS.

Figura 30 – Compartilhamento de informações na África Ocidental



Fonte: *Stable seas*, 2020, p. 80.

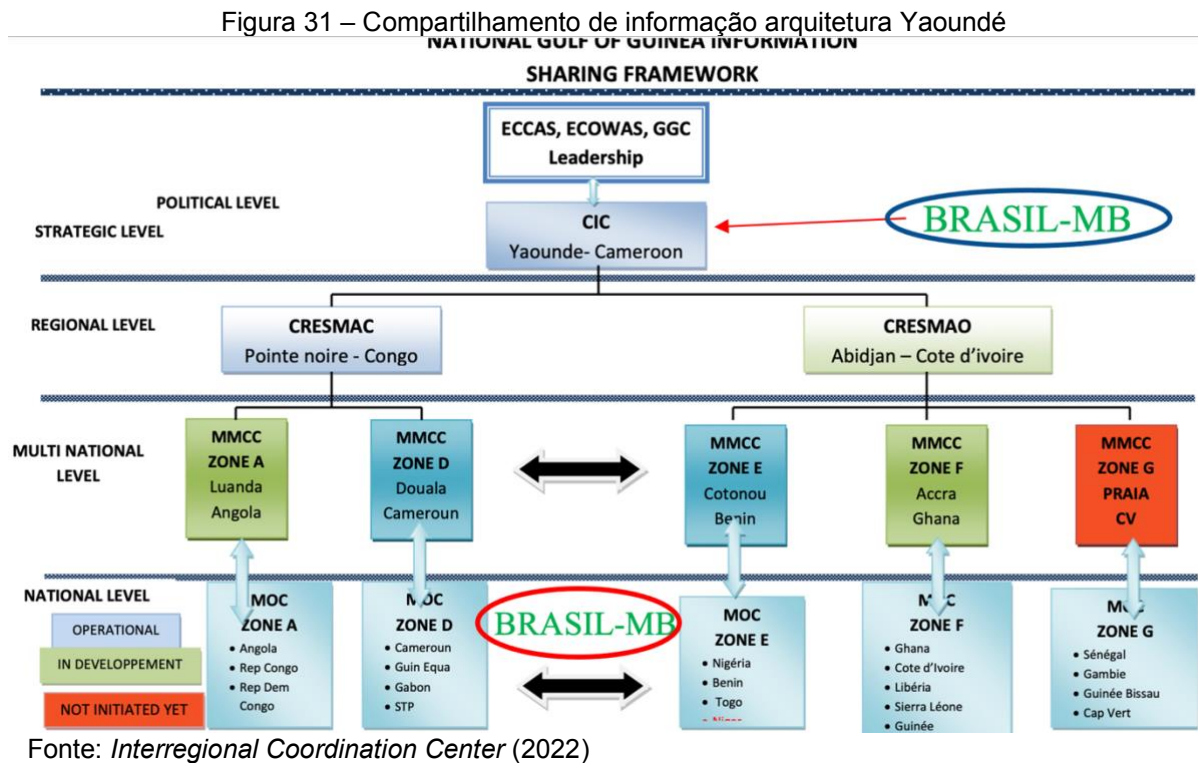
As áreas A e D são de responsabilidade dos estados componentes da ECCAS e as áreas E, F e G dos estados da ECOWAS. Cada área possui um Centro de Coordenação Marítimo Multinacional, cuja sigla em inglês é MMCC. Os MMCC são coordenados pelo Centro Regional de Coordenação de Segurança Marítima na África Ocidental, cuja sigla em inglês é CRESMAO, e pelo Centro Regional de Coordenação de Segurança Marítima na África Central, cuja sigla em inglês é CRESMAC. O CRESMAO e CRESMAC são orientados pelo Centro de Coordenação Inter-regional, sigla em inglês ICC e em francês CIC. Esse Centro iniciou o funcionamento em 2017 e possui três pilares no nível estratégico a saber: troca e compartilhamento de informações e aprendizados, harmonização da legislação marítima das ações dos estados costeiros ao Golfo e harmonização da instrução e treinamento do pessoal. (INTERREGIONAL COORDINATION CENTER, 2017).

Na figura 31 apresenta a arquitetura de Yaoundé e compartilhamento de informações.

Os Centros de Operação Marítima, MOC em inglês, coordenam os meios, como os navios e aeronaves, empregados no nível tático.

Essa explicação, um pouco mais detalhada, é para se entender a importância e o nível estratégico que o ICC está posicionado na arquitetura de Yaoundé, pois esse órgão de alto nível tem o conhecimento dos incidentes marítimos que ocorrem em todo Golfo da Guiné. O Brasil é o único país, por meio da Marinha do Brasil, não

africano que possui integrantes cooperando diuturnamente com a segurança da navegação nessa extensa e importante área marítima do entorno estratégico brasileiro.



Decorrente também do Código de Conduta de Yaoundé, as Marinhas extrarregionais estão presentes nas águas do Golfo da Guiné, como as Marinhas da Itália, Rússia, Estados Unidos da América, França, Dinamarca, China, Inglaterra, Portugal, Brasil e outras.

Percebe-se que os ataques piratas no Golfo da Guiné vêm focando em sequestro de pessoal com pagamento para libertação. Os tripulantes não africanos são os alvos principais dos ataques, pois as quantias de resgates pagas são bem maiores em relação aos valores de resgates para tripulantes africanos<sup>21</sup> (JACOBSEN, 2021). Essa preferência por tripulantes não africanos é mais um fator contribuinte para a presença de Marinhas extrarregionais na área marítima do Golfo da Guiné.

As operações OBANGAME EXPRESS, GRAN AFRICA NEMO e GUINEX são executadas regularmente e, como dito anteriormente, a Marinha do Brasil participa de todas mitigando as ações de pirataria nas costas da África.

<sup>21</sup> A média de resgate para libertação de tripulantes africanos é cerca de U\$4.000,00 em contraste a tripulantes não africanos, cujo valor é de U\$40.000,00 (Bell, 2021)

Diferentemente das operações acima, o combate a pirataria na Nigéria é feito por meio da cooperação entre o Ministério da Defesa e o Ministério do Transporte por meio do projeto *Deep Blue* que está sendo implementado desde 2021 pela Agência de Segurança e Administração Marítima com pessoal oriundo da Força Aérea, Exército, Marinha, Polícia, Departamento de Serviços do Estado e outras agências (NIMASA, [20--]. Esse projeto prossegue exitoso até os dias de hoje (SALAU, 2022).

Nessas operações, geralmente, o combate à pirataria ocorre de modo a dissuadir ou minimizar as vulnerabilidades aos ataques piratas. Cabe ressaltar que a partir da Operação GUINEX I (2021) a capacidade de colaboração com a segurança marítima foi aumentada de modo significativo, com o emprego de regras de engajamento mais ofensivas e de Fragatas Classe Niterói, que são navios com maior capacidade de combate em relação aos Navios Patrulhas Oceânicos normalmente utilizados nas outras operações nessa região.

No ano de 2018, a Marinha da China realizou patrulhas antipirataria nas áreas marítimas do *Cameroun*, Gabão, Gana e Nigéria e já intenciona realizar uma parceria com Moçambique devido a iminente problemática na área marítima do Cabo Delgado (BERNARDINO, 2021).

A participação da Marinha do Brasil no combate à pirataria no Golfo da Guiné – em especial, na Guiné Equatorial – somado a perspectiva de uma Base Naval Chinesa no porto de Bata com grande capacidade de acantonamento de tropas despertou o interesse Estadunidense em parcerias com o Brasil voltadas para a defesa e a segurança da costa ocidental do continente africano, contribuindo igualmente, assim, para o desenvolvimento e o fortalecimento da região (FREIRE, 2022).

Podemos perceber que os danos causados pela pirataria no Golfo da Guiné transbordam sua área geográfica e causa reverberações e instabilidades no entorno estratégico brasileiro em níveis políticos e estratégicos e em nível mundial. A presença de atores estatais extrarregionais, a insegurança na navegação na região e a pirataria propriamente dita imprimem no Golfo da Guiné uma importância relevante para que o Brasil dê atenção cotidiana no seu contexto geopolítico com ações que contribuam com o desenvolvimento nacional e a manutenção do nosso desenvolvimento e de nossos objetivos nacionais.

## 5 PODER E DIPLOMACIA NAVAL

Poder é a capacidade de influenciar o comportamento de outros atores para se alcançar os resultados desejados do influenciador e sempre está condicionado ao contexto das relações que os partícipes estão imersos (NYE JR., 2004).

O poder pode ser classificado em três tipos a saber: *Hard Power*, *Soft Power* e *Smart Power*. Basicamente, o *Hard Power* é a capacidade de um Estado obter o resultado desejado por emprego da força oriunda de Poder Militar ou da coerção oriunda do Poder Econômico.

O Poder Militar engloba a utilização dos meios das forças armadas, o planejamento e o modo de emprego, o adestramento de seus integrantes etc. É observado o emprego desse poder mais pujantemente em conflitos clássicos, como as guerras mundiais, das Malvinas e da Ucrânia, por exemplo. O Poder Econômico pode ser exercido por atores estatais ou não estatais que se valem de instrumentos para moldar um ambiente favorável aos interesses nacionais como manipulação de taxas de câmbio, restrição de acesso ao fluxo de determinada mercadoria, criação de cartéis e boicotes. (NYE JR., 2011).

A utilização do poder econômico pela China para evitar que empresas estrangeiras tratem de assuntos que denigram a imagem do Partido é um exemplo atual do *Hard Power* Econômico.

O quadro abaixo lista os assuntos tradicionais e novos que o governo chinês evita (*red lines*) que venham a pauta pública por meio de empresas estrangeiras e o gráfico seguinte demonstra os tipos de ataques quantificados que são executados pela China.

Quadro 3 – Visão geral das linhas vermelhas tradicionais e novas que desencadeiam a coerção econômica pela China

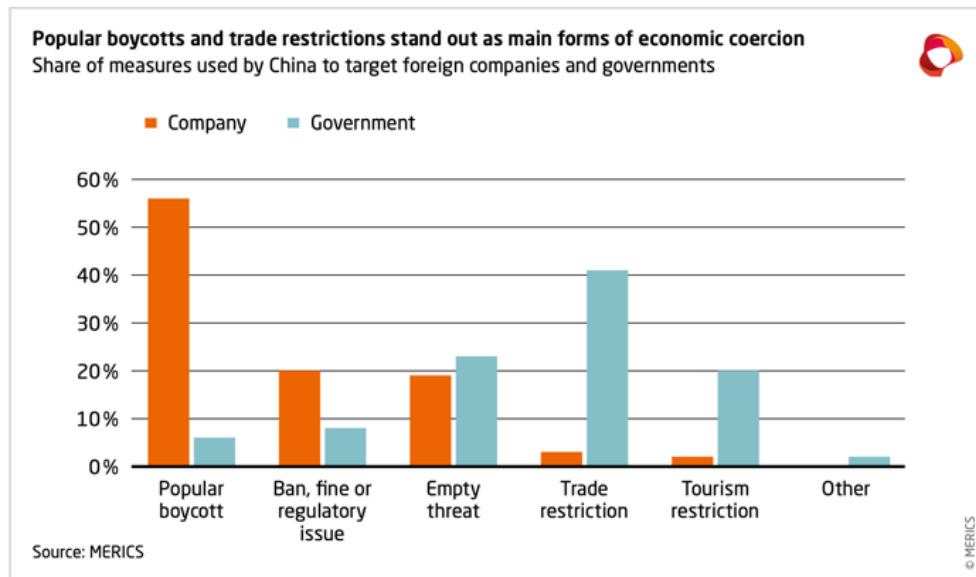
China's red lines now extend beyond issues of sovereignty and security  
Overview of traditional and new red lines which trigger economic coercion by China

TRADITIONAL RED LINES	NEW RED LINES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>National sovereignty:</b> Xinjiang, Tibet, Hong Kong, Taiwan, human rights issues in related regions</li> <li>• <b>National security:</b> US military presence in East Asia</li> <li>• <b>Territorial disputes:</b> Competing claims in the East and South China Seas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>International image:</b> COVID-19 origin investigation</li> <li>• <b>Treatment of Chinese companies overseas:</b> Restrictions against Huawei</li> <li>• <b>"Anti-China" policies in other countries:</b> Corporate donations to political parties</li> </ul>

Source: MERICS

Fonte: Adachi, Brown e Zenglein (2022, p. 5)

Gráfico 9 – Medidas usadas pela China para atingir empresas e governos estrangeiros



Fonte: Adachi, Brown e Zenglein (2022, p. 7)

Interessante exemplo ocorre no setor de turismo. O turismo chinês é o mais expressivo em âmbito global<sup>22</sup>, a China desenvolveu a coerção *tourism restrictions* utilizando seu poder econômico. Ou seja, essa restrição é aplicada em nacionais que desejam viajar para países que possuem empresas que não obedecem às orientações elencadas pelas *red lines*.

O *Soft Power* é o poder pelo qual o Estado alcança os objetivos desejados principalmente, não exclusivamente, pela persuasão sobre outros atores por meio de lideranças baseadas em compromissos mútuos. Os recursos utilizados por esse tipo de poder são ativos que produzem empatia entre os envolvidos para se obter o consentimento das demandas geradas pelo influenciador. A eficácia dos resultados desejados é mais provável quando o ator que sofre a influência compartilha semelhantes valores éticos e culturais, aspiram o grau de prosperidade e de liberdade de governo, assim como almejam seguir os exemplos praticados pelo influenciador. Os principais recursos utilizados por um Estado têm base em sua cultura, seus valores políticos e na sua política externa.

<sup>22</sup> Em 2019, os turistas chineses gastaram US\$ 250,6 bilhões, representando 17% do total mundial (ADACHI; BROWN e ZENGLEIN, 2022).



Quadro 4 – Hard and Soft Power.

	Behaviors	Primary Currencies	Government Policies
Military Power <i>Hard Power</i>	coercion deterrence protection	threats force	coercive diplomacy war alliance
Economic Power	inducement coercion	payments sanctions	aid bribes sanctions
Soft Power	attraction agenda setting	values culture policies institutions	public diplomacy bilateral and multilateral diplomacy

Fonte: Nye Jr. (2004, p. 31), com anotações do autor.

Ao se verificar as relações comerciais militares russas com a África na figura 23, compreende-se, mais facilmente, o motivo que os Estados africanos praticamente não se opuseram à Rússia no Conselho de Segurança da ONU por ocasião da votação do Conflito da Ucrânia, figura 24. Isso é um exemplo exitoso dos frutos que se pode obter por meio da aplicação de *Economic Power* e *Military Power*

O *Smart Power* é a habilidade do emprego da diplomacia, da defesa, da economia, das instituições e demais expressões de poder de um Estado para alcançar os resultados desejados sobre outros atores. Basicamente é saber combinar o Soft e Hard Power para a consecução dos objetivos nacionais (NYE JR., 2011). Importante notar que há ocasiões que esses poderes são complementares e em outras se interferem (NYE JR., 2004).

Levando-se em consideração os laços de amizade, culturais, e histórico o Brasil naturalmente tem a maior capacidade de cooperar e operar com os países africanos, conforme afirma o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos.<sup>23</sup>

Há uma empatia majorada entre brasileiros e africanos, que não se observa entre as nações extrarregionais como China, Estados Unidos, União Europeia e Rússia.

Essa vantagem cria um ambiente fértil para utilização do *Soft Power* com os Estados Africanos e *Hard Power* contra os piratas.

<sup>23</sup> Informação obtida durante palestra proferida aos estagiários do Curso de Altos Estudos de política e Estratégia, em 14 set. 2022.

Os tipos de poderes elencados permeiam as relações internacionais exercida pela Política Externa Brasileira que podem ser plenamente manifestados por meio da Marinha do Brasil, cuja missão é

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

Quando a política externa é apoiada pelo emprego do Poder Naval, ocorre a Diplomacia Naval, que tem a capacidade de influenciar o povo, os dirigentes ou o chefe de um Estado a tomar decisões que cooperam com os objetivos nacionais brasileiros (MARINHA DO BRASIL, 2017), pois "As Marinhas podem ser utilizadas para ganhar batalhas, *hard power*, ou para conquistar corações e mentes de um povo, *soft power*" (NYE JR., 2011).

A Operação GUINEX por ser uma concepção integralmente nacional, os ganhos políticos e diplomáticos são exclusivos para o Brasil, diferente de outras operações que a MB participa sob a liderança de outros Estados, onde esses ganhos são ofuscados e compartilhados pelo país que lidera a missão.

Graças as características de mobilidade, permanência, versatilidade e flexibilidade o poder naval consegue exercer uma vasta gama de operações, atividades e ações no exercício da Diplomacia Naval<sup>24</sup> que variam na intensidade da aplicação da força, desde ações humanitárias até às operações de guerra no mar, conforme a figura abaixo<sup>25</sup>:

---

<sup>24</sup> Mobilidade- Capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias com alto nível de prontidão e em condições de emprego imediato;  
 Permanência- Capacidade de operar, continuamente, com independência e por longos períodos, em áreas distantes e de grandes dimensões;  
 Versatilidade- Permite alterar a postura militar, mantendo a aptidão de uma ampla gama de tarefas de modo ofensivo ou defensivo;  
 Flexibilidade- Capacidade de organizar grupamentos operativos de diferentes valores, em função da missão, possibilitando seu emprego gradativo. (MARINHA DO BRASIL, 2017).

<sup>25</sup> O triângulo descreve os papéis desempenhados pela Marinha da Austrália, mas todos esses papéis a Marinha do Brasil possui capacidade de executar.

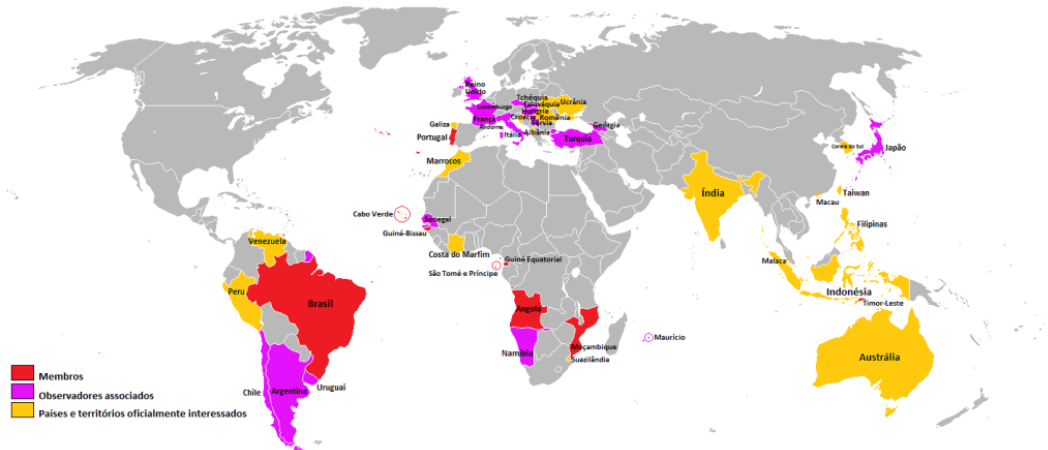
Figura 32 – Triângulo das capacidades das Marinhas de Guerra



Fonte: Till (2018, p. 361).

Valendo-se do *Soft Power* cultural, a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) é um terreno fértil. A CPLP foi criada em Lisboa no dia 17 de julho de 1996. Atualmente os países membros são Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e Timor Leste. No mapa abaixo estão destacados os países membros, observadores e oficialmente interessados.

Figura 33 – Países participantes da CPLP



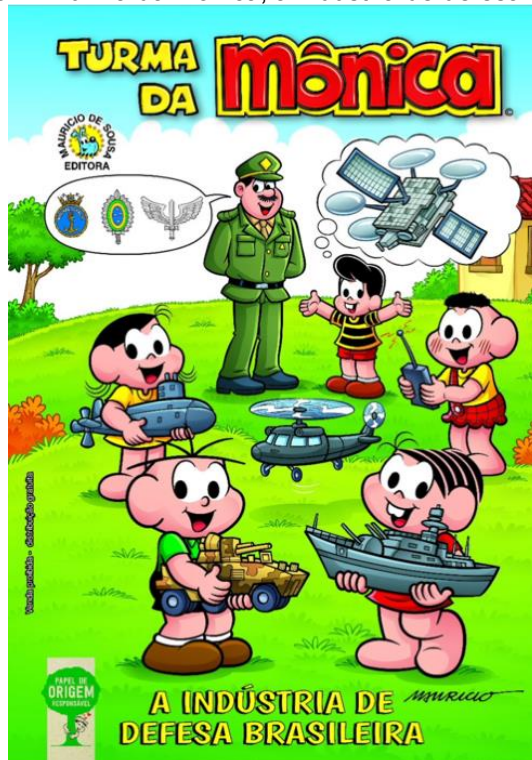
Fonte: Bonvicini, 2019.

A CPLP tem alcance global e está presente em quatro continentes e é banhada por três oceanos e abrange cerca de 350 milhões de habitantes. Em 2006, em Cabo Verde, foi instituído o Protocolo de Cooperação no Domínio de Defesa, cujos objetivos são a criação de uma plataforma comum de compartilhamento de

informações relativas à Defesa, promoção da cooperação nas áreas de Defesa e Militar e desenvolvimento das capacidades internas para o fortalecimento das Forças Armadas dos Estados Membros. A “Arquitetura de Defesa da CPLP” é sustentada por três pilares: Institucional, Organizacional e Legislativo. No segundo pilar é de caráter permanente e é onde reside a vocação de Defesa do organismo. Nesse pilar ocorrem desde 2008 Simpósios das Marinhas da CPLP, cujo objetivo é promover a segurança marítima e a componente naval da cooperação da Defesa dos estados membros (BERNARDINO, 2021).

A Diplomacia Naval, por meio dos navios da Marinha do Brasil, quando em operações no Golfo da Guiné em operações antipirataria, distribuem gibis da “Turma da Mônica” em português, figura 34, que servem de material didático para alunos, jovens e adultos, que integram programas de ensino e divulgação da língua portuguesa.

Figura 34 – Turma da Mônica, a indústria de defesa brasileira



Fonte: BRASIL, Ministério da Economia, 2018.

Segundo o Embaixador do Brasil na Guiné Equatorial, Sr. Evaldo Freire, exercícios conjuntos de treinamento são realizados regularmente com a participação das Forças Armadas dos países da CPLP no âmbito da Operação Felino<sup>26</sup>, bem como

<sup>26</sup> A última Operação Felino ocorreu no Brasil no ano de 2017. (BRASIL. Ministério da Defesa, 2020).

eventualmente são realizados programas de visita e capacitação no Brasil para oficiais equato-guineenses.

A China busca uma aproximação para integrar a CPLP, sobretudo no pilar organizacional, por meio de sua cidade de Macau, onde a língua portuguesa tem destacada importância. A inserção da China na área de Defesa da CPLP é motivada explicitamente pela insegurança que aflige os mais de 1 milhão de cidadãos e de negócios no continente africano. Isso possibilitará o aumento da presença das forças armadas chinesas no Atlântico Sul (BERNARDINO, 2021). Esse mesmo raciocínio, por exemplo, pode ser utilizado pelo Brasil para se aproximar de Moçambique, que além de ser integrante da CPLP, está num importante *checkpoint* para nossas linhas de comunicação marítimas que estão na iminência de sofrer ataques de piratas no Cabo Delgado.

A Marinha do Brasil nas operações com meios de superfície no Golfo da Guiné realiza ações de *capacity Building* com as nações amigas que abrangem dos exercícios mais simples, como tratamento de chapas, aos mais complexos como, a ações de operações especiais.

Figura 35 – Tratamento de chapas em Navio da Marinha do Cameroun



Fonte: Santos, 2021.<sup>27</sup>

<sup>27</sup> As figuras 35 a 38 se constituem em fotografias retiradas durante operação pelo 3ºSG CN Paulo Ricardo Gaglian dos Santos.

Figura 36 – Exercício de resgate de tripulantes aprisionados por piratas



Fonte: Santos, 2021.

Ainda como Diplomacia Naval, ocorre também demonstração e explicação dos produtos de defesa brasileiros como os sistemas de armas e de comando e controle existentes na Fragata Independência para fomentar a Base de Indústria de Defesa.

Flagrante da explicação para o Embaixador brasileiro, Ministro da Defesa e o Chefe de Estado de São Tomé e Príncipe.

Figura 37 – Apresentação dos sistemas brasileiros de integração de armas e de compartilhamento de informações



Fonte: Santos, 2021.

Também nesse país, a população local recebeu doações de gêneros alimentícios e de material de apoio à pessoas com limitações físicas. Essas doações foram motivadas pela drástica redução de voos para o arquipélago, devido a pandemia de COVID-19.

Figura 38 – Ajuda humanitária



Fonte: Santos, 2021.

Por ocasião da passagem na Nigéria pela Fragata Independência em setembro de 2021, o Consul Geral brasileiro, Sr. Francisco Carlos Soares Luz, encarregado das relações comerciais exteriores com esse país, promoveu um evento a bordo da Fragata Independência marcando a retomada das relações comerciais entre o Brasil e a Nigéria, após a pandemia de COVID-19, com a presença de importantes empresários e autoridades locais.

A Diplomacia Naval aprimora a imagem “coletiva” de nosso País no Golfo da Guiné - possibilitando, desse modo, gerar possíveis dividendos políticos, tais iniciativas produzem ainda benefícios indiscutíveis às relações bilaterais do Brasil com os países dessa região (FREIRE, 2022).

## 6 CONCLUSÃO

Atualizando os parâmetros do General Meira Matos para estimar as potências que influenciarão o desenvolvimento e a segurança nacionais é constatado que o Brasil está aumentando o adensamento populacional em seu interior, as malhas de modal rodoviário, ferroviário, hidroviário, aéreo e marítimo. Este modal é o responsável por quase a totalidade do comércio exterior de nosso país, por isso se faz necessário a modernização de terminais marítimos existentes assim como a criação de novos, a fim de agilizar a carga e descarga das mercadorias nos navios. A criação de clusters marítimos nas regiões norte ou nordeste além de aumentar a velocidade de escoamento das cargas e o número de portos nas regiões gerará um arrastamento das malhas de transporte para essas áreas, incrementando a interiorização, a integração e desenvolvimento brasileiro. A integração nacional por meio da interiorização evitará o efeito que ocorre com as cidades interiores chinesas, que são foco de insurreição e, por vezes, instabilidade política. Outro fator necessário para a manutenção da integração e desenvolvimento nacionais é criação de critérios mais rígido para venda de terras agricultáveis para a China ou outros atores privados, estatais ou multinacionais, a fim de manter nosso *status* de provedor mundial de segurança alimentar.

A integração regional entre Argentina, Brasil, Chile e Paraguai ganhará impulso por meio da concretização do Corredor Bioceânico que também alavancará o a importância nacional e do cone sul da América do Sul.

As ações de integração nacional e regional indicam um desenvolvimento capaz de colocar o Brasil numa posição de destaque no concerto das nações nos idos de 2050 a 2060 de um modo sustentável. Analisando as potências que constam na interseção da figura 9 com as de maior influência em nosso entorno estratégico, depreende-se que as principais nações que o Brasil terá ora como aliados e ora como oponentes são a China, EUA e Rússia num cenário de mudança climática, transição energética, insegurança alimentar e reorientação de um mundo unipolar para multipolar. Ressalta-se que esse cenário é favorável ao Brasil, por ser uma superpotência agrícola e verde, que são importantes alavancas para o país desenvolver a reindustrialização nacional. Seguindo a tendência da desglobalização de *friend-shoring* e *near-shoring* o continente africano e americano ganham maior



relevância. Com isso, os alicerces brasileiros se robustecem para manter o desenvolvimento de modo duradouro.

Nossas rotas marítimas movimentam cerca de 95% do comércio exterior e as principais nos conectam a Ásia, Europa, América do Norte e África, assim o Brasil é completamente dependente do mar.

O Entorno Estratégico que contém os Estados do Golfo da Guiné e o Atlântico Sul, é a nossa primeira camada de defesa, a *buffer zone* brasileira. Essa região é contemplada pelas maiores florestas tropicais do mundo, que além de serem vitais para a regulação do clima global, servem de campo de pesquisa para ampliar a inserção de bioativos como insumo para bioprodutos com foco nos setores agroquímico, cosmético, de alimentos e medicamentos. Nesse Entorno também possui as maiores reservas de áreas agricultáveis do planeta, e há riquezas no solo, subsolo e no mar, como áreas piscosas, nióbio, cobalto, diamante, lítio, cobre, níquel, petróleo e gás.

As exportações para África de açúcares e melações, e grãos são promissoras para o Brasil, devido ao seu mercado consumidor, população crescente, em vigorosa expansão até 2100. O continente africano terá a metade da população da Ásia em 2050 e quase o mesmo tamanho em 2100, cerca de 4,5 bilhões de habitantes, gráfico 6. Esses números indicam o comércio marítimo ainda mais pujante com os parceiros da margem leste do Atlântico Sul.

A América Latina e a África possuem maior capacidade de expansão de áreas férteis, que com o auxílio da EMBRAPA tem potencial de sustentar a segurança alimentar mundial, desde que o fluxo de importação de fertilizantes para o agronegócio nacional seja preservado, assim como a importação de combustível fóssil refinado. Lembra-se que o continente africano é o terceiro fornecedor de fertilizantes, atrás apenas da Rússia e Canadá.

Em relação à segurança nacional, percebe-se que o combate a pirataria pela MB contribui em nível operacional com a segurança dos embarcadiços e da livre navegação, assim como, em nível estratégico e político contribui com a contenção de atores estatais soberanos extrarregionais em nosso Entorno Estratégico.

O caminho para a segurança e o desenvolvimento nacionais passa pela África.

Essa contenção se robustece com aumento do comércio, da participação nas atividades de segurança da CPLP, criação de novos fóruns de atuação na África e na readequação dos propósitos da ZOPACAS. De antemão, não se pode descartar que o Atlântico Sul, com suas riquezas e valor estratégico, seja um dos palcos de possível disputa entre os EUA de Mahan e a China de Mackinder.

O fortalecimento da Marinha, Força que fará o primeiro contato com as adversidades estrangeira, é primordial para proteger nossa gente, riquezas e interesses, a fim de que o Brasil assuma um papel de destaque nos acontecimentos internacionais e na manutenção de nossa soberania.

As rotas marítimas entre África e Brasil, ou vice-versa, são expostas às regiões em crise, onde podem ocorrer incidentes que vão desde às batalhas clássicas até os crimes transnacionais, como a pirataria, que degradam o desenvolvimento e a economia de países. A pirataria degrada de forma importante a garantia da saída, do porto de origem, a chegada, ao porto de destino, das mercadorias exportadas/importadas. A Marinha do Brasil por meio da utilização de navios integrados à Arquitetura de Yaoundé, onde há militares nacionais no mais elevado nível da estrutura, e o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul, com sistemas de compartilhamento de informações e monitoramento do Atlântico Sul atua no combate à pirataria no Golfo da Guiné.

Assim, o combate a pirataria pela MB por meio de *hard power* contribui com o desenvolvimento nacional, preservando a garantia do fluxo das linhas de comunicação e reduzindo os custos operacionais.

Claro está que, não só o comércio marítimo de interesse nacional, mas também o internacional que transita no Golfo da Guiné é beneficiado diretamente por essa ação da MB, transbordando as benesses a outros parceiros internacionais.

O combate a pirataria também abre caminho para a Diplomacia Naval, por meio do *Soft Power*, para promover a Indústria de Defesa Nacional, a cultura nacional, as Forças Armadas brasileiras, as relações e acordos comerciais, e o estreitamento dos laços de confiança e amizade, para que em fóruns internacionais os estados africanos e o Brasil se apoiem mutuamente nas decisões de interesse brasileiro, africano e afro-brasileiro.

Assim, conclui-se que o combate à pirataria pela MB contribui com o desenvolvimento nacional por meio da manutenção do fluxo das linhas de comunicação marítima que passam pelo Golfo da Guiné, notadamente de fertilizantes

e petróleo refinado, e na segurança nacional desde o nível operacional da garantia da liberdade da navegação ao nível estratégico político na expansão da cooperação e paz no Atlântico Sul e na Costa Ocidental africana, ou seja, em nosso Entorno Estratégico. Essa contribuição das operações anti e contra pirataria no Golfo da Guiné, por gerar um benefício em nível nacional poderiam ser financiadas com recursos da União, ao invés de serem financiadas estritamente com recursos da Marinha do Brasil/ Ministério da Defesa. Há Marinhas de outros Estados soberanos que recebem o aporte financeiro em nível do Governo Federal ao invés da própria Força Naval.

Os recortes da pesquisa científica para confecção dessa monografia impediram a exploração de temas relevantes a esse trabalho de conclusão de curso. Nessa realidade, expõem-se algumas sugestões para futuras pesquisas, conforme listadas a seguir:

- A criação de clusters marítimos nas regiões norte ou nordeste contribui para o aceleramento do desenvolvimento nacional ?

- Qual a utilidade da criação de leis que protejam a venda de terras agricultáveis, a fim de preservar a capacidade estratégica brasileira de prover a segurança alimentar mundial?

- Quais as estratégias necessárias para o Brasil se tornar uma superpotência num mundo multipolarizado imerso na insegurança alimentar, mudança climática e transição energética?

- Há necessidade de readequação do papel da ZOPACAS para garantir a cooperação e a paz no Atlântico Sul num ambiente de crimes transnacionais ou de conflitos entre a China e os Estados Unidos?

- Há necessidade do enquadramento da pirataria como ato terrorista?

- No cenário internacional contemporâneo, a proibição estritamente brasileira do emprego militar em águas jurisdicionais estrangeiras, 200 milhas náuticas, contribui ou prejudica o desenvolvimento e segurança nacionais?

## REFERÊNCIAS

A PRIMER on global maritime piracy, part 1. **Stratfor Glogal Intelligence**. Austin: Stratfor, 10 jun. 2021.

A PRIMER on global maritime piracy, part 2. **Stratfor Glogal Intelligence**. Austin: Stratfor, 15 jun. 2021.

ADACHI, Aya; BROWN, Alexander; ZENGLEIN, Max J. **Fasten your seatbelts: how to manage China's economic coercion**. Berlin: MERICS, 25 ago. 2022.

AGRONEGÓCIO respondeu por 27,4% do PIB brasileiro em 2021, aponta Cepea. **Canal Rural**. São Paulo: Canal Rural, 17 mar. 2022. Disponível em: <https://www.canalrural.com.br/noticias/economia/pib-do-agronegocio-brasil-2021/>. Acesso em: 23 ago. 2022.

ANGOLA *et al.* **Code of conduct concernin the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in West and Central Africa**. Yaounde: [s.n.], 2013.

ANDRADE, Israel de Oliveira; ROCHA, Antônio Jorge Ramalho da; FRANCO, Luiz Gustavo Aversa. **Sistema de gerenciamento da Amazônia Azul: soberania, vigilância e defesa das águas jurisdicionais brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2019. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9101/1/td\\_2452.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9101/1/td_2452.pdf). Acesso em: 08 set. 2022.

ARSLAN, Fatma Esma; AMUYEVA, **Ulviyya. ЧВК «Вагнер» расширяет присутствие в Африке**. [s.l.]: Anadolu Agency, 16 set. 2021. Disponível em: <https://www.aa.com.tr/ru/мир/чвк-вагнер-расширяет-присутствие-в-африке/2366350>. Acesso em: 01 set. 2022.

BAKER, Rodger. **Middle powers: maneuvering among giants**. Stratfor, RANE, 27 nov. 2020. Disponível em: <https://worldview.stratfor.com/article/middle-powers-maneuvering-among-giants>. Acesso em: 31 ago. 2022.

BAKER, Rodger. **The Ukraine War Exposes Russia and China's Competing Visions for Eurasia**. Stratfor: RANE, 25 fev. 2022. Disponível em: <https://worldview.stratfor.com/article/ukraine-war-exposes-russia-and-china-competing-visions-eurasia>. Acesso em: 22 jul. 2022.

BAOBAB NEWS. 10 Russian companies doing business in Africa. [s.l.]: Baobab News, 18 nov. 2019

BARROS, Pedro Silva *et al.* **Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico**: produção e comércio na rota da integração sul-americana. Campo Grande: UEMS; Brasília: Ipea: 2020.

BARTOSIAK, Jacek. ***The World Ocean Versus the Continent***. [s.l.]: GPF, 24 nov. 2021. Disponível em: <https://geopoliticalfutures.com/the-world-ocean-versus-the-continent/>. Acesso em: 01 set. 2022.

BELL, Curtis. ***Pirates of the Gulf of Guinea: a cost analysis for coastal states***. Broomfield: One Earth Future: 2020.

BELT AND ROAD PORTAL. Highlights of China-Africa trade cooperation. Beijing: Belt and Road Portal, 2021. Disponível em: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/201208.htm>. Acesso em: 17 ago. 2022.

BERNARDINO, Luís Manuel Brás. **A cooperação de defesa na CPLP e a presença militar chinesa em África**. Lisboa: Instituto Internacional de Macau, 2021.

BIMCO *et al.* **Global conter piracy guidance for companies, masters and seafarers**. Livingston: Witherbys, 2018.

BOLETIM GEOCORRENTE. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, n. 2, ano 7, 15 out. 2021. Edição especial: Zopacas. ISSN 2446-7014.

BOLSONARO, Jair Messias. **Mensagem do Senhor Presidente da República por ocasião do Dia do Marinheiro**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2021. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dia-do-marinheiro/mensagem-do-presidente>. Acesso em: 09 fev. 2022.

BRACKBILL, Clara. **Why are african countries choosing neutrality on ter Russia-Ukraine war?** Stratfor: RANE, 12 abr. 2022. Disponível em: <https://worldview.stratfor.com/article/why-are-african-countries-choosing-neutrality-russia-ukraine-war>. Acesso em: 03 set. 2022.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. Brasília, DF: Assembleia Nacional Constituinte, 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 29 fev. 2022.

BRASIL. **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, DF: Presidência da República, 1995.

BRASIL. **Decreto nº 10.991, de 11 de março de 2022**. Institui o Plano Nacional de Fertilizantes 2022-2050 e o Conselho Nacional de Fertilizantes e Nutrição de

Plantas. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2022/decreto/D10991.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/decreto/D10991.htm). Acesso em: 26 jul. 2022.

BRASIL. **Lei nº 14.301, de 07 de janeiro de 2022**. Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar) [...]. Brasília, DF: Presidência da República, 2022. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=14301&ano=2022&ato=f3fUTQE1kMZpWT855>. Acesso em 05 jul. 2022.

BRASIL. **Livro Branco de Defesa Nacional (2020)**. [Versão sob apreciação do Congresso Nacional]. Brasília, DF: [s. n.], 2020. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado\\_e\\_defesa/livro\\_branco/Versaodolivroempportugues2020.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/livro_branco/Versaodolivroempportugues2020.pdf). Acesso em: 23 maio 2022.

BRASIL. **Política Nacional de Defesa. Estratégia Nacional de Defesa (2020)**. [Versão sob apreciação do Congresso Nacional]. Brasília, DF: [s. n.], 2020. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/pnd\\_end\\_congresso\\_1.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_1.pdf). Acesso em: 23 maio 2022.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Operação Felino**. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 18 jun. 2020. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/exercicios-e-operacoes/copy\\_of\\_exercicios-militares/operacao-felino](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/exercicios-e-operacoes/copy_of_exercicios-militares/operacao-felino). Acesso em: 14 set. 2022.

BRASIL. Ministério da Economia. Turma da Mônica conta história da indústria de Defesa. Brasília, DF: Ministério da Economia, 16 maio 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/noticias/mdic/turma-da-monica-conta-historia-da-industria-da-defesa>. Acesso em: 17 set. 2022.

CAPAZOLI, Rosângela. À espera de mais aportes nos trilhos. **Valor Setorial Logística**. [s.l.]: Valor, mar. 2022.

CASTRO, Therezinha. **África: geo-história, geopolítica e relações internacionais**. Rio de Janeiro, 1981.

CASTRO, Therezinha. **Geopolítica: princípios, meios e fins**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999.

CASTRO, Therezinha. Geopolítica: propósitos e teorias do poder. **A Defesa Nacional**. n. 699, jan./fev. 1982.

CBMM. **Diversificação de negócios da CBMM se reflete em crescimento em 2021**. Araxá: CBMM, 2021. Disponível em: <https://cbmm.com/pt/Our-Company/Noticias/Articles/Diversificacao-de-negocios-da-CBMM-se-reflete-em-crescimento-em-2021>. Acesso em: 10 set. 2022.

CHINA. **Action plan on the Belt and Road Initiative**. Pequim: State Council, 2015. Disponível em: [http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content\\_281475080249035.htm](http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm). Acesso em: 20 ago. 2022.

COLIBASANU, Antonia. **Checking in on Global Economy [s.]**: GPF, 15 jun. 2022. Disponível em: <https://geopoliticalfutures.com/checking-in-on-the-global-economy/>. Acesso em 02 set. 2022,

COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL. **Relatório integrado 2021**. São Paulo: CSN, 2021. Disponível em: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/29633c00-23f7-4765-9594-926012179477/acb451aa-7024-e064-92ed-bb5468a1bdfb?origin=1>. Acesso em: 10 set. 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de rodovias 2021**. Brasília, DF: CNT, 2021. ISBN 978-85-68865-01-9.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Anuário CNT do transporte 2021**. Brasília, DF: CNT, 2022.

DASSORI, Marco. Produção de petróleo cresce no Amazonas. **Jornal do Commercio**. Manaus, 31 maio 2022. Disponível em: <https://www.jcam.com.br/noticias/producao-de-petroleo-cresce-no-amazonas/>. Acesso em: 02 jun. 2022.

EDWARD, Osagie. **NIMASA: Deep Blue Project driven by competent Manpower**. [s.l.]: NIMASA, [20--].

EMBRAER. **A embraer**. [s.l.] : EMBRAER, 2022. Disponível em <https://embraer.com/br/pt/sobre-nos>. Acesso em 12 maio 2022

ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. **Fundamentos do Poder Nacional**. Rio de Janeiro: ESG, 2022.

FERREIRA, Juarez Cerqueira. **A postura brasileira para a defesa de uma feição submersa estratégica**: a análise da aderência da Estratégia Naval A2/AD na elevação do Rio Grande. Dissertação (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2021.

FERCHEN, Matt. **Growing US-China rivalry in Africa, Latin America and Southeast Asia: implications for the EU**. Berlin: Merics, 2022.

FIORI, José Luís. **O Brasil e seu 'entorno estratégico' na primeira década do século XXI**. São Paulo: Fundação Maurício Grabois, 2013. Disponível em: <https://grabois.org.br/2013/05/24/o-brasil-e-seu-entorno-estrategico-na-primeira-dcada-do-sculo-xxi/>. Acesso em: 27 jul. 2022.

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION. *How to Feed the World in 2050. Population and Development Review*, vol. 35, n. 4, 2009, p. 837–839. [s.l.]: Population Council, 2009. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/25593700>. Acesso em: 10 set. 2022.

FREIRE, Evaldo. **[A participação da Marinha do Brasil no combate à pirataria no Golfo da Guiné]**. [Entrevista respondida, em 05 abr. 2022, por mensagem eletrônica a] André Martins Pereira.

GANDRA, Alana. Avaliação técnica de Angra 3 deve estar concluída até o fim deste ano. **Agência Brasil**. Rio de Janeiro: Agência Brasil, 03 jul. 2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-07/avaliacao-tecnica-de-angra-3-deve-estar-concluida-ate-o-fim-deste-ano>. Acesso em: 26 jul. 2022.

GEOPOLITICAL FUTURES. **Critical raw materials**. [s.l.]: GPF, [20--]. Disponível em: [https://geopoliticalfutures.com/wp-content/uploads/2022/01/Critical-Raw-Materials\\_map-800x492.png](https://geopoliticalfutures.com/wp-content/uploads/2022/01/Critical-Raw-Materials_map-800x492.png). Acesso em: 13 ag. 2022.

GEOPOLITICAL FUTURES. **Net Assessment of Sub-Saharan Africa**. [s.l.]: GPF, 2015. Disponível em: <https://geopoliticalfutures.com/regional-assessment-sub-saharan-africa/>. Acesso em: 27 ago. 2022.

GEOPOLITICAL FUTURES. **Russian presence and arms in Africa**. [s.l.]: GPF, 2021. Disponível em: [https://geopoliticalfutures.com/russias-biggest-advantage-in-africa/africa-russia\\_military/](https://geopoliticalfutures.com/russias-biggest-advantage-in-africa/africa-russia_military/). Acesso em: 24 jul. 2022.

GEOPOLITICAL FUTURES. **Sub-Saharan Africa Natural Resource Deposits**. [s.l.]: GPF, 2020. [https://geopoliticalfutures.com/wp-content/uploads/2020/03/Africa\\_Natural\\_Resource\\_Deposits-600x552.jpg](https://geopoliticalfutures.com/wp-content/uploads/2020/03/Africa_Natural_Resource_Deposits-600x552.jpg). Acesso em: 27 ago. 2022.

GEOPOLITICAL FUTURES. **The World in 2022**. [s.l.]: GPF, 18 jan. 2022. Disponível em: <https://geopoliticalfutures.com/the-world-in-2022/>. Acesso em: 27 ago. 2022.

GUIMARÃES FILHO, Clóvis. **A pesquisa da Embrapa como base para a viabilização da agricultura familiar no semi-árido brasileiro**: principais tecnologias e sistemas sustentáveis de produção desenvolvidos e em desenvolvimento pelo sistema Embrapa para a agricultura familiar no semi-árido. Petrolina: Embrapa Semi-Árido, 2006.

GUNTER, Jacob; LEGARDA, Helena. *The global struggle to respond to an emerging two-bloc world*. In: GUNTER, Jacob; LEGARDA, Helena (org.). **Beyond blocs: global views on China na US-China relations**. Berlin: Merics, 2022.

HERCZEGH, Victoria. **A confrontation China can't afford**. [s.l.]: GPF, 27 jul. 2022. Disponível em: <https://geopoliticalfutures.com//pdfs/a-confrontation-china-cant-afford-geopoliticalfutures-com.pdf>. Acesso em: 02 ago. 2022.



HUGON, Philippe. **Geopolítica da África**. São Paulo: Editora FGV, 2009. (Coleção FGV de bolso. Série Entenda o mundo).

IBGE. **Cidades e Estados**. [s.l.]: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados.html>. Acesso em; 03 jun. 2022.

IBGE. **Climas e correntes marítimas**. [s.l.]: IBGE, 2022. Disponível em: <https://atlascolar.ibge.gov.br/mapas-atlas/mapas-do-mundo/dinamica-dos-climas>. Acesso em: 09 abr. 2022.

INTERREGIONAL COORDINATION CENTER. **Presentation to the Interregional Coordination Center for the execution of the regional strategy on maritime safety and security in the Gulf of Guinea**. Yaoundé: ICC, 13 jul. 2017. Disponível em: <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2017/07/2017-07-MSS-Cameroon-Bell-Bell-EN.pdf>. Acesso em: 27 ago. 2022.

INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY. **The contribution of International Seabed Authority to the achievement of the 2030 agenda for sustainable development**. Kingston: ISA, 2021.

JACOBSEN, Katja Lindskov. Pirates of Niger Delta between brown and blue Waters. [s.l.]. UNODC, 2021.

LAMPERT, João Alberto de Araújo; COSTA, Edwaldo. **Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul: A importância estratégica e o aprimoramento**. [s.l.]: Marinha do Brasil, 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>. Acesso em: 07 set. 2022.

KJELLÉN, Rudolph. **Der Staat als Lebensform**. Berlin: Kurt Vowinkel Verlag, 1924.

MACIEL, Luiz. Rota para vencer desafios. **Valor Setorial Logística**. [s.l.]: Valor, mar. 2022.

MARCOS, Marcela. Problemas Recorrentes. **Valor Setorial Logística**. [s.l.]: Valor, mar. 2022.

MAFRA, Roberto Machado de Oliveira. **Geopolítica**: introdução ao estudo. São Paulo: Sicurezza, 2006.

MAHAN, Alfred Thayer. **The influence of sea power upon History 1660-1783**. London: Methuen & Co, 1890.

MALHA ferroviária. **Massa pesagem e automação industrial**. Belo horizonte: Massa, 29 set. 2021. Disponível em: <https://massa.ind.br/extensao-da-malha-ferroviaria-brasileira/>. Acesso em: 18 ago. 2022.

MARINHA DO BRASIL. **Doutrina militar naval**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2017.

MARINHA DO BRASIL. **Empresários e Marinha do Brasil montam cluster para retomada da indústria naval do Rio de Janeiro**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 14 nov. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **Missão e visão de futuro**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2016. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/content/missao-e-visao-de-futuro-da-marinha>. Acesso em: 08 set. 2022.

MARINHA DO BRASIL. **Plano estratégico da Marinha 2040**. Brasília, DF, 2020. ISBN: 978-65-991468-0-0.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica, v. 1**. Rio de Janeiro: FVG, 2011.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica, v. 3**. Rio de Janeiro: FVG, 2011.

MEIRELLES, Guilherme. Recursos escassos. **Valor Setorial Logística**. [s.l.]: Valor, mar. 2022.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **ComexVis**. Brasília, DF: MDIC, 2022. Disponível em: [comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis](http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis). Acesso em: 28 ago. 2022.

MINISTÉRIO DAS MINAS E ENERGIA. **Plano decenal de expansão de energia 2031**. Brasília: MME/EPE, 2022.

MONDERER, Michael. **The limits to a US-China financial divorce**. Stratfor, RANE, 18 ago. 2020. Disponível: <https://worldview.stratfor.com/article/limits-us-china-financial-divorce>. Acesso em: 12 maio. 2022.

NOVO Marco Legal promete agilizar a expansão da malha ferroviária brasileira. **Jornal da USP**. São Paulo: USP, 21 fev. 2022. Disponível em: <https://jornal.usp.br/atualidades/novo-marco-legal-promete-agilizar-a-expansao-da-malha-ferroviaria-brasileira/>. Acesso em: 17 jul. 2022.

NEY JR., Joseph S. **Soft power: the means to success in world politics**. Cambridge: PublicAffairs, 2004. eISBN: 978-0-786-73896-0.

NEY JR., Joseph S. **The future of power**. New York: PublicAffairs, 2011. ISBN: 978-1-58648-891-8.

O'BRIEN, Phillips Payson. **Technology and naval combat in the twenty century and beyond**. Abingdon: Routledge, 2001.

OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY. **Lithium carbonates**. [s.l.]: OEC, 2022. Disponível em: <https://oec.world/en/profile/hs/lithium-carbonates>. Acesso em: 22 ago. 2022.

OSINOWO, Adeniyi Adejimi. O combate à pirataria no Golfo da Guiné. **Resumo de Segurança em África**, Washington, n. 30, fev. 2015.

PADULA, Raphael; FIORI, José Luís. Brasil: geopolítica e “abertura para o pacífico”. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 36, n. 3, p. 536-556, jul.-set. 2016.

PENHA, Eli Alves. **Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico**. Salvador: EDUFBA, 2011. ISBN 978-85-232-1229-2.

POLÍTICA para fortalecer o setor. **Valor Setorial Portos**. [s.l.]: Valor, Out. 2019.

POPULATIONPYRAMID.NET. **Lista de países ordenados pelo tamanho da população**. [s.l.]: PopulationPyramid.net, 2019. Disponível em: <https://www.populationpyramid.net/pt/popula%C3%A7%C3%A3o/2045/>. Acesso em: 12 jun. 2022.

PRICEWATERHOUSECOOPERS. **The long view: how will the global economic order change by 2050?** [s.l.]: PwC, mar. 2017. DOI: 10.13140/RG.2.2.27453.26089. Disponível em: <https://www.pwc.com/gx/en/world-2050/assets/pwc-world-in-2050-summary-report-feb-2017.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2022.

RANE. **Africa, China: record 2021 trade presages more partnerships in 2022**. Stratfor, RANE, 19 jan 2022. Disponível em: <https://worldview.stratfor.com/situation-report/africa-china-record-2021-trade-presages-more-partnerships-2022>. Acesso em 08 jun. 2022.

RANE. **China: chinese firms accounted for majority of overseas land acquisitions between 2011-2020**. Stratfor, RANE, 13 jul. 2021. Disponível: <https://worldview.stratfor.com/situation-report/china-chinese-firms-accounted-majority-overseas-land-acquisitions-between-2011-2020>. Acesso em: 17 jul. 2022.

RANE. **China Paves the Way for a New Silk Road**. Stratfor, RANE, 15 maio 2017. Disponível em: <https://worldview.stratfor.com/article/china-paves-way-new-silk-road>. Acesso em: 12 jul. 2022.

RANE. **Congo's revenue dispute with China threatens cobalt, copper exports**. Stratfor, RANE, 20 jul. 2022. Disponível em: <https://worldview.stratfor.com/article/congos-revenue-dispute-china-threatens-cobalt-copper-exports>. Acesso em: 20 jul. 2022.

RANE. **U.S.: California to approve plan to effectively ban fossil fuel cars by 2035**. Stratfor, RANE, 25 ago. 2022. Disponível em: <https://worldview.stratfor.com/situation->

report/us-california-approve-plan-effectively-ban-fossil-fuel-cars-2035. Acesso em: 25 ago. 2022.

RANE. **What can african agriculture learn from Brazil?** Stratfor, RANE, 21 nov. 2017. Disponível em: <https://worldview.stratfor.com/article/what-can-african-agriculture-learn-brazil>. Acesso em: 05 ago. 2022.

REYES, Marcelo Javier de los. O Atlântico Sul: seu passado recente, cooperação e perspectivas de potenciais conflitos. *In*: GONÇALVES, Jonuel (org.). **Atlântico Sul XXI: África Austral e América do Sul na virada do milênio**. São Paulo: Editora UNESP; Salvador: EDUNEB, 2009.

RUSSIA. **Doutrina da Marinha da Federação Rússia**. Aprovada pelo Decreto nº 512, de 31 de julho de 2022, do Presidente da Federação Russa. Moscou: Kremlin, 2022.

SALAU, Sulaimon. Nigeria delisted from sea piracy list, says Navy. **The Guardian**. Londres, 10 abr. 2022. Disponível em: <https://guardian.ng/business-services/maritime/nigeria-delisted-from-sea-piracy-list-says-navy/>). Acesso em: 03 set. 2022.

SCHULER, Mike. **Global piracy falls amid 'cautious gains' in Gulf of Guinea**. [s./]. gCaptain, 13 jul. 2022.

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Boletim informativo BR do Mar – Programa de incentivo à cabotagem**. [s./]: BR do Mar, ago. 2019.

SENRA, Ricardo. **Como o mesmo Brasil que alimenta 1 bilhão ultrapassou 10 milhões de famintos 'dentro de casa'?** Londres: BBC, 25 set. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-54288952>. Acesso em 04 set. 2022.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. Reflexos da geopolítica global no Atlântico Sul. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 142, n. 04/06, jan./mar. 2022.

SPELLER, Ian. **Understanding naval warfare**. Abingdon: Routledge 2014.

SPYKMAN, Nicholas John. **America's strategy and world politics**. New York: Hancourt, Brace and Company, 1942.

STABLE SEAS. **2020 Maritime security index: Piracy & armed robbery**. Broomfield: One Earth Future: 2020.

STABLE SEAS. **Gulf of Guinea**. Broomfield: One Earth Future: abr. 2020.

TENDÊNCIAS. **Valor Setorial Logística**. [s./]: Valor, mar. 2020.

TEIXEIRA JÚNIOR, Augusto W. M. Mackinder vai aos trópicos: o entorno estratégico brasileiro como tabuleiro geopolítico. *In*: VAZ, Alcides Costa (org.) **O Brasil e os desafios à estabilidade no entorno estratégico brasileiro**: disputa hegemônica, conflitos e violência. Brasília, DF: Trampolim Editora e Eventos Culturais Eirelli, 2021.

THE OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY. The best place to explore trade data. [s.l.]: OEC, 2022. Disponível em: <https://oec.world/>. Acesso em: 30 ago. 2022.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century. Fourth Edition**. Abingdon: Routledge, 2018.

UNITED STATES. Department of Defense. **2022 National Defense Strategy: Fact Sheet**. Washington: Department of Defense, 2022.

UNITED STATES. The White House. **U.S. strategy toward Sub-Saharan Africa**. Washington: The White House, ago. 2022.

ZOLOTOVA, Ekaterina. **Can Africa Replace Russian Energy in Europe?: Moscow isn't too worried, but neither is it taking any chances**. [s.l.]: GPF, 25 abr. 2022. Disponível em: <https://geopoliticalfutures.com/can-africa-replace-russian-energy-in-europe/>. Acesso em: 02 set. 2022.

ZOLOTOVA, Ekaterina; ALHASSAN, Abubakar. **Russia's biggest advantage in Africa**. [s.l.]: GPF, 24 out. 2021. Disponível em: <https://geopoliticalfutures.com/russias-biggest-advantage-in-africa/>. Acesso em: 01 set. 2022.

## **APÊNDICE – ENTREVISTA COM EMBAIXADOR DO BRASIL EM MALABO, GUINÉ EQUATORIAL**

### **1) Quais os reflexos, militares e não militares, na política externa brasileira das operações realizadas pela marinha do Brasil no Golfo da Guiné em geral e especificamente na Guiné Equatorial?**

Do ponto de vista estritamente militar, é possível antever benefícios imediatos com as operações realizadas pela Marinha do Brasil seja, em geral, pela maior segurança provida à região do Golfo da Guiné, decorrente do combate à pirataria marítima e ao tráfico ilegal, seja, ademais, no tocante à Guiné Equatorial, pelo desenvolvimento de ações de capacitação e treinamento das forças locais pela Marinha do Brasil.

Concorrendo para aprimorar a imagem “coletiva” de nosso País no Golfo da Guiné - possibilitando, desse modo, apontar respectivamente para possíveis dividendos políticos -, tais iniciativas produzem ainda benefícios indiscutíveis às relações bilaterais do Brasil com os países regionais.

Especificamente, no caso da Guiné Equatorial, em seguida à visita da fragata Independência a Malabo, no último mês de agosto, foi possível verificar visível sentimento de admiração local pelo estágio de desenvolvimento alcançado pelas forças navais brasileiras, abrindo, dessa forma, a perspectiva de que tal interesse concorra para o aprofundamento da cooperação bilateral em matéria de defesa.

Nesse contexto, poderia ser desenvolvido programa de cooperação com a Marinha do Brasil, indo, desse modo, na direção das negociações que, há cerca de 10 anos, quase se traduziram em efetiva aquisição pela Guiné Equatorial de embarcação produzida nos estaleiros navais brasileiros.

As operações realizadas pela Marinha do Brasil apontaram para a importância do estreitamento dos laços entre o Brasil e os países da costa ocidental africana por meio da continuidade e do fortalecimento de iniciativas específicas no âmbito da ZOPACAS.

Ao contribuir também para o maior interesse local pela cultura brasileira e pela língua portuguesa, as operações servem, ademais, para atrair atenção para os bens e

serviços ofertados por nosso País com amplos reflexos sobre a atuação da política externa brasileiros nos campos político, econômico e comercial.

**2) Quais os interesses dos estados europeus, Inglaterra, França, Dinamarca, Portugal, Itália que concorrem com os interesses da Política Externa Brasileira no Golfo da Guiné ou na Costa Oeste Africana?**

Em geral, as preocupações dos países europeus que poderiam ir ao encontro dos interesses da Política Externa do Brasil no Golfo da Guiné e/ou na Costa Oeste Africana dizem principalmente respeito - no tocante especificamente ao terreno militar - ao combate ao terrorismo, à pirataria, à pesca e exploração ilegal de outros recursos econômicos, à imigração ilegal e ao tráfico de pessoas.

Em sentido diverso, poderiam concorrer com nossos interesses iniciativas específicas europeias, com potencial exclusivista, estritamente voltadas à proteção econômica, tais como os acordos de pesca existentes com diversos países da Costa Oeste Africana e os investimentos locais de grandes grupos privados europeus nos setores de energia (sobretudo, petróleo e gás) e mineral (minério de ferro, urânio, ouro, etc).

Por esse prisma, do mesmo modo, Portugal poderia concorrer com o interesse brasileiro ao procurar firmar liderança isolada junto aos países da CPLP (PALOPS) mediante realização de iniciativas prestigiosas no campo naval que eventualmente levassem ao predomínio luso nas relações de defesa marítima no seio da Comunidade (por exemplo, o periódico patrulhamento, em águas regionais, em apoio à Marinha de São Tomé e Príncipe ou a criação de centro português de estudos estratégicos focado na defesa do Atlântico Sul).

**3) Quais os interesses dos estados asiáticos, China e Rússia, que concorrem com os interesses da Política Externa Brasileira no Golfo da Guiné ou na Costa Oeste Africana?**

As ambições da China no tocante ao desenvolvimento da estratégia do Plano da “Nova Rota da Seda” recaíram, em especial, sobre a Guiné Equatorial quando vieram recentemente à tona suspeitas de que o país asiático contemplava a construção de base naval situada na região do porto de águas profundas de Bata, capital econômica

e maior cidade do país. Tal base permitiria consolidar importante presença logística na costa ocidental africana, além de servir para posteriormente catapultar importantes ganhos econômicos para os já competitivos bens e serviços chineses em detrimento dos interesses brasileiros na região.

Por outro lado, a presença russa volta-se, sobretudo, para o terreno militar, como dariam mostras as notícias dando conta seja do periódico interesse do país pela construção de base ou de sistema de detecção naval na ilha de Bioko (alegadamente com vistas ao controle e segurança do tráfego marítimo regional), seja de programas de venda de armamentos e de manutenção de equipamentos para as forças armadas da Guiné Equatorial.

De maneira geral, a Rússia tem presentemente buscado retomar o poder de influência que anteriormente exercia sobre o continente africano, à frente da URSS, durante o período da Guerra Fria, entrando, assim, em choque frequente com interesses franceses e norte-americanos na região. Nesse sentido, o país tem-se valido da atuação do grupo paramilitar Wagner para o treinamento e capacitação das forças armadas dos países regionais, tendo por objetivo, assim, consolidar posição como importante fornecedor local de armamentos, além de provedor de proteção. Dessa forma, a Rússia vem-se fortalecendo como importante aliado de governos regionais ameaçados de desestabilização pelo terrorismo.

#### **4) Quais as contribuições diretas ou indiretas das atividades da CPLP na Política Externa Brasileira na Guiné Equatorial?**

O desenvolvimento do programa brasileiro de capacitação da língua portuguesa na Guiné Equatorial, de caráter transversal, tem evidentes preocupações estratégicas, ao objetivar igualmente o fortalecimento e estreitamento dos laços bilaterais entre os dois países. Nesse âmbito, o Brasil conta atualmente com a presença de 132 alunos equato-guineenses distribuídos por diversas universidades, beneficiados com o Programa Estudante Convênio - Graduação (PEC-G). Da mesma maneira, visando a formar professores locais do idioma, a iniciativa brasileira implementa programa de leitorado do português na variante brasileira no campus da Universidade Nacional da Guiné Equatorial na cidade de Bata.



Com a decisiva participação de nosso País, tem sido possível, assim, desenvolver programas comunitários de fortalecimento e capacitação institucional da Guiné Equatorial, mediante periódica implementação de ações específicas entre os órgãos do Poder Executivo dos dois países em diversos campos (Justiça, segurança pública, saúde, educação, telecomunicações, meio ambiente, energia, dentre outros).

No tocante à área de defesa, são periodicamente organizados exercícios conjuntos de treinamento com a participação das forças armadas dos países da CPLP no âmbito da Operação Felino, bem como eventualmente realizados programas de visita e capacitação no Brasil para oficiais equato-guineenses.

Os Poderes Legislativo e Judiciário brasileiros desenvolvem igualmente iniciativas voltadas a aprimorar o mútuo conhecimento e a apoiar o desenvolvimento institucional das respectivas contrapartes da Guiné Equatorial.

Dessa forma, a Política Externa Brasileira foi grandemente beneficiada com a criação da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa.

De um lado, as iniciativas brasileiras no contexto comunitário têm contribuído, de modo relevante, para a articulação de posições conjuntas entre os países da CPLP – e, em especial, entre o Brasil e a Guiné Equatorial - em prol da defesa mútua de posições comuns nos fóruns internacionais, o que tem sido traduzido, na grande maioria das vezes, por votos de apoio a candidatos brasileiros em diversas organizações e organismos internacionais.

Por outro, ao angariarem simpatia e interesse por nosso País, as iniciativas de cooperação ou de solidariedade do Brasil em eventual apoio aos demais Estados-Membros da Comunidade igualmente abrem importantes oportunidades ao reforço da presença local brasileira, contribuindo, assim, para o fortalecimento de laços políticos, econômicos e comerciais bilaterais.

##### **5) Comentários livres que o senhor julgue pertinente.**

A participação da Marinha do Brasil no combate à pirataria e ao tráfico ilegal no Golfo da Guiné – em especial, na Guiné Equatorial - possibilitou atrair o interesse norte-americano pela realização de iniciativas conjuntas de cooperação entre o Brasil e os EUA voltadas para a defesa e a segurança da costa ocidental do continente africano,

contribuindo igualmente, assim, para o desenvolvimento e o fortalecimento de programas específicos no âmbito da ZOPACAS.

A perspectiva de uma base naval chinesa em Bata possibilitou evidenciar a importância do nosso País para os Estados Unidos como fator de contribuição relevante – com base em nossa visão específica da costa ocidental africana a partir do outro lado do Atlântico Sul – para a segurança do transporte marítimo internacional.

A consolidação dessa parceria permitiria entrever a possibilidade de desenvolvimento de iniciativas conjuntas bilaterais entre os EUA e o Brasil - sobretudo, nas áreas de capacitação e aprimoramento tecnológico - de especial interesse brasileiro.

Evaldo Freire

Embaixador do Brasil em Malabo

Guiné Equatorial