

Globalização, Segurança e Defesa no Atlântico Sul

Antonio Ruy de Almeida Silva

Almirante (Reserva) da Marinha do Brasil e Doutor em Relações Internacionais pela PUC-Rio. Foi Diretor da Escola de Guerra Naval. Atualmente, é Conselheiro do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha do Brasil e Membro do Grupo de Análise da Conjuntura Internacional da Universidade de São Paulo (GACINT-USP). É autor do livro A Diplomacia de Defesa na Política Internacional, e tem vários artigos publicados no Brasil e no Exterior.

Danilo Marcondes

Professor do Magistério Superior na Escola Superior de Guerra (ESG-Rio de Janeiro). PhD em Politics and International Studies pela Universidade de Cambridge e Bolsista Jovem Cientista do Nosso Estado (JCNE) da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ). Tem publicado sobre temas de Política Externa e de Defesa do Brasil com ênfase no Atlântico Sul, Diplomacia de Defesa e Operações de Paz.

Resumo

A conjuntura internacional relacionada com os espaços marítimos apresenta, ao final desta segunda década do século XXI, duas tendências: a crescente importância econômica e militar dos oceanos, e o incremento das tensões derivadas do processo de demarcação das fronteiras marítimas. Essas duas tendências se desenvolvem na moldura de uma importante mudança na segurança internacional que é o retorno da competição entre as grandes potências, anunciado oficialmente na *Estratégia de Segurança Nacional dos EUA* publicada em 2017. O retorno da política de poder e da competição entre as grandes potências incrementa a importância dos oceanos nas concepções estratégicas no sentido clássico, inclusive no que diz respeito à competição por recursos derivados do mar e o combate a ameaças como pirataria.

Este artigo analisa essas tendências, relacionando-as, principalmente, com o Atlântico Sul. Nesse sentido, são apresentados inicialmente alguns conceitos, tais como o poder capacitador dos oceanos, poder marítimo e poder naval. Em seguida, são mostrados alguns dados que reafirmam a importância dos mares na globalização comercial e financeira mundial. O terceiro movimento apresenta as principais tensões relacionadas com os espaços marítimos. A quarta e última parte trata do papel do Atlântico Sul na globalização e na segurança e defesa.

Palavras-chave: Defesa; Poder Marítimo; Segurança Marítima; Atlântico Sul.

Abstract

Globalization, Security and Defense in the South Atlantic

At the end of the second decade of the XIX century, the international scenario related to maritime spaces is characterized by two trends: the increasing economic and military importance of the oceans, and the increasing tensions arising from the process of demarcation of maritime borders. These two trends have been developed within the framework of a major change in international security, which is the return of competition between the great powers, officially announced in the US National Security Strategy of 2017. The return of power politics and competition among the great powers increases the importance of the seas in the strategic conceptions in the classical sense, including the competition for maritime resources and the fight against threats such as piracy.

This article analyses these trends, particularly as they related to the South Atlantic space. To do so, some concepts are initially presented, such as the enabling power of the oceans, maritime power and naval power. After this discussion, the article presents data that reaffirm the importance of the seas in the global commercial and financial globalization. The third section presents the main tensions related to maritime spaces. The fourth and last part deals with the role of the South Atlantic in globalization and security and defense.

Keywords: Defense; Maritime Power; Maritime Security; South Atlantic.

Introdução

A conjuntura internacional relacionada com os espaços marítimos apresenta, ao final desta segunda década do século XXI, duas tendências: a crescente importância econômica e militar dos oceanos, e o incremento das tensões derivadas do processo de demarcação das fronteiras marítimas. Essas duas tendências se desenvolvem na moldura de uma importante mudança na segurança internacional: o retorno da competição entre as grandes potências, anunciado oficialmente na Estratégia de Segurança Nacional dos EUA, publicada em 2017 (The White House, 2017).

O retorno da política de poder e da competição entre as grandes potências incrementa a importância dos oceanos nas concepções estratégicas no sentido clássico, reduzindo a importância que o terrorismo havia adquirido na segurança internacional a partir dos ataques do 11 de setembro de 2001. No entanto, apesar da competição entre as grandes potências gerar um elemento de conflito nos oceanos, a globalização econômica, que depende do sistema marítimo globalizado e das transmissões de dados por meio dos cabos submarinos, possibilita aos Estados a cooperação no campo da segurança marítima, aqui entendida como a prevenção e o combate no ambiente marítimo a ameaças tais como a pirataria, o crime transnacional, a pesca ilegal, o terrorismo, as agressões ao meio-ambiente marinho e às comunicações por meio dos cabos submarinos. Assim sendo, cooperação e conflito convivem no ambiente marítimo.

Este artigo analisa essas tendências, relacionando-as, também, com o espaço marítimo do Atlântico Sul. Nesse sentido, são apresentados inicialmente alguns conceitos, tais como o poder capacitador dos oceanos, poder marítimo e poder naval. Em seguida, são mostrados alguns dados que comprovam a importância dos mares na globalização comercial e financeira mundial. O terceiro movimento apresenta as principais tensões relacionadas com os espaços marítimos e a questão da segurança marítima. A quarta e última parte trata do papel do Atlântico Sul na globalização e na segurança e defesa. Para o desenvolvimento da análise, o artigo utiliza tanto fontes primárias, tais como documentos de política e defesa, expedientes diplomáticos, notícias de imprensa, quanto fontes acadêmicas secundárias relacionadas com os temas abordados.

O Poder Capacitador dos Oceanos

Cobrindo cerca de 70% da superfície da terra, os oceanos desempenham um papel importante para manter a vida no nosso planeta e para o desenvolvimento das civilizações. Como realçado pelas Nações Unidas:

“Eles geram a maior parte do oxigênio que respiramos, absorvem grande parte das emissões de dióxido de carbono, fornecem alimentos e nutrientes, regulam o clima e

são importantes economicamente para países que dependem de turismo, pesca e outros recursos marinhos para obter renda, e servem como espinha dorsal do comércio internacional” (UN, 2018, p. 1).

A influência dos oceanos se estende para as áreas costeiras, onde a maioria da população mundial vive e é afetada pelas mudanças climáticas e pelo ambiente marinho.¹ De acordo com as Nações Unidas, “(...) mais de 3 bilhões de pessoas dependem da biodiversidade marinha e costeira para sua subsistência” (UN, 2019, p. 1). Além do mais, os oceanos são o repositório de cabos submarinos que se constituem na espinha dorsal da comunicação mundial, respondendo por mais de 90% do total de voz e dados transmitidos mundialmente (Chesnoy, 2016).

No âmbito militar, o mar tem também jogado um papel fundamental na história dos conflitos. A guerra entre as cidades-Estado gregas e o Império Persa, assim como a Guerra do Peloponeso são exemplos históricos da importância do mar nos conflitos entre potências terrestres e potências marítimas, mas ao longo do tempo um enorme número de campanhas marítimas evidenciaram o relevante papel do mar e dos meios navais na política internacional (Baylis, Wirtz e Gray, 2006). O retorno da política de poder e da competição entre as grandes potências incrementa a importância dos mares nas concepções estratégicas no sentido clássico, relacionado com os conflitos inter-estatais.

É nesse sentido, das muitas possibilidades políticas, sociais, econômicas, ambientais e militares que os oceanos apresentam, que se pode definir o conceito de poder capacitador dos oceanos:

“a capacidade que tem os oceanos de possibilitar a vida na Terra, de gerar riqueza para as nações, de permitir a circulação de pessoas e mercadorias, de possibilitar a transmissão de voz e dados por meio dos cabos submarinos e de facilitar a projeção de poder militar no nível local, regional e global” (Silva, 2017).

Poder Marítimo e Globalização

O reconhecimento do poder capacitador dos oceanos é um dos maiores estímulos para que os Estados desenvolvam o seu poder marítimo. Este conceito está normalmente relacionado com a contribuição de Alfred Mahan, no entanto, o conceito de talassocracia, associado ao governo do mar ou supremacia marítima, tem uma longa linhagem, constituindo uma parte importante da História da Guerra do Peloponeso escrita por Tucídides e de outras obras que precederam os escritos do geopolítico norte-americano (Moldeski e Thompson, 1988).

1 Cerca de 80% da população mundial vive em zonas localizadas a no máximo 160 km de distância de áreas costeiras (Bueger e Edmunds, 2017, p. 1309).

Mahan foi o autor que tratou do poder marítimo na política internacional de uma forma mais estruturada. Para ele, os oceanos são um grande caminho aberto a todos permitindo o livre fluxo de pessoas e mercadorias. O poder marítimo, para Mahan, é um elemento vital para o crescimento, a prosperidade e a segurança nacional, existindo uma relação direta entre poder marítimo e a transformação das nações em grandes potências – que na época por ele estudada era a Grã-Bretanha. Para o autor, a Grã-Bretanha se tornara uma grande potência em grande parte devido ao seu poder marítimo (Mahan, 1987).

Mahan via a cena internacional como uma competição entre Estados, e concebia as marinhas de guerra como instrumento dessa disputa. Embora houvesse cooperação entre os países, havia também a competição pelos recursos naturais e mercados que na época eram importantes para a economia dos países centrais, fundamentada no sistema colonial. Essa competição entre os Estados poderia gerar conflitos armados. Portanto, para o autor, o controle do mar tinha uma grande influência econômica e militar na história das grandes potências. A visão de Mahan era, basicamente, o que posteriormente viria a ser identificado dentro da disciplina de relações internacionais como uma visão realista da política internacional.

Mahan estabeleceu que os principais elementos que afetam o poder marítimo de um Estado são: a posição geográfica, o tamanho do litoral e a quantidade de áreas apropriadas para bons portos, o número da população e a sua inclinação para o comércio, e uma política de governo que incremente a produção industrial e o comércio (Mahan, 1987). No entanto, ele não definiu claramente o conceito de poder marítimo. Algumas vezes ele trata o mesmo como associado à capacidade de os navios de guerra controlarem o mar, outras vezes ele considera o conjunto das atividades marítimas que contribuem para o poder e a riqueza de uma nação, tais como o comércio marítimo, o acesso aos mercados e a posse das colônias (Crowl, 1986). Assim sendo, neste trabalho usaremos o seguinte conceito: “poder marítimo é a capacidade de um Estado de usar o mar ou influenciar o conjunto das atividades políticas, econômicas, sociais, ambientais, da ciência e da tecnologia e da segurança e defesa relacionadas com o ambiente marítimo” (Silva, 2017, p. 238).

O componente militar do poder marítimo é denominado poder naval.

Mahan considerava que o comércio e a política internacional estavam interligados e que as nações estavam de certa forma vinculadas em seus interesses econômicos. Segundo ele “O enorme incremento na rapidez das comunicações tem multiplicado e fortalecido os laços que unem os interesses das nações umas às outras, de tal forma que o todo forma um sistema articulado” (Mahan, 1908, p. 144). Esse sistema é, de certa forma, o que hoje chamamos de globalização.

A globalização tem aumentado incrivelmente o fluxo de informações, de transações financeiras e comerciais, e incrementado a interdependência entre os Estados, com consequências diretas no fluxo de comércio mundial, que por sua vez tem

produzido um desenvolvimento extraordinário do transporte marítimo. Como mostrado pela Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento (UNCTAD), no documento *Review on Maritime Transport 2015*:

“O transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e da economia global. Cerca de 80% do comércio global medido por volume e mais de 70% do comércio global medido por valor são transportados pelo mar e gerenciados por um sistema de portos espalhados pelo mundo” (UN, 2015).

Da mesma forma, os fluxos de comunicação indispensáveis para a globalização dependem dos cabos submarinos. Usando a tecnologia de fibra ótica, eles possuem custo menor e transportam mais informações que os satélites (Chesnoy, 2016). Nesse mercado, as grandes empresas provedoras de conteúdo, tais como a Microsoft, Google, Amazon e Facebook, possuem uma significativa participação, e continuam investindo em novos projetos, sendo que 50% do investimento dessas companhias para os cabos que vão entrar em serviço a partir de 2019 estão direcionados para as rotas transatlânticas (Mauldin, 2019).

Assim sendo, globalização e poder marítimo estão interligados: no âmbito econômico pelo uso do mar para a produção de riquezas, para o transporte marítimo, e para o sistema de comunicações globais, e no âmbito da política internacional pela capacidade militar (poder naval) de proteger esse sistema globalizado e de projetar poder no âmbito local, regional e global, para influenciar, persuadir, coagir, ameaçar ou fazer a guerra (Silva, 2017).

Poder Naval e a Política Internacional

Esse sistema marítimo globalizado está sujeito a ameaças e tensões. Elas podem ser, basicamente, de três tipos: as tensões clássicas, as tensões incrementadas pelo próprio processo de globalização e as tensões neo-tradicionais ou comumente chamadas de “novas ameaças”.

Nas tensões clássicas pode-se incluir a busca de poder e segurança dos Estados; as intervenções militares – que estão se tornando cada vez mais frequentes depois da Guerra Fria, como nos casos do Iraque, da Líbia e da Síria; as disputas pelas ilhas e fronteiras marítimas, que é o caso do Ártico, do Mar do Sul da China, das Malvinas/Falklands e dos inúmeros conflitos relacionados com a demarcação das zonas marítimas estabelecidas na Lei do Mar; e as tensões geradas pela contestação dos direitos dos países dentro de suas águas jurisdicionais². Estas últimas estão ligadas

2 O Brasil, por exemplo, quando assinou, fez uma ressalva de que não permitiria a realização de manobras militares na sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE). No entanto, alguns países, como os Estados Unidos da América, só reconhecem esse direito no mar territorial.

ao Direito do Mar, já que algumas partes desta Convenção contém artigos que dão margem a interpretações distintas³. Como afirmado por Ken Booth (1989), a dimensão militar-naval da Lei do Mar foi um tema negligenciado pela Convenção. Por outro lado, o incremento da jurisdição nacional sobre os espaços marítimos, por ele denominada de “jurisdição insinuante” ou “territorialização” do mar pode gerar conflitos entre os Estados, especialmente com as potências navais que defendem a máxima liberdade de navegação.

Um segundo grupo de tensões está relacionado com o próprio processo de globalização. As tensões principais seriam as disputas pelos recursos do mar, a poluição marinha e uso de embarcações das chamadas bandeiras de conveniência. A pesca ilegal é um dos itens da disputa por recursos. As frotas pesqueiras internacionais, muitas vezes atuando com navios com bandeiras de conveniência, pescam nas águas de países em desenvolvimento, gerando tensões (UN, 2019). A pesca ilegal produz um prejuízo estimado de cerca de 23 bilhões de dólares anualmente e, muitas vezes está ligada a outras atividades ilegais, tais como trabalho escravo, tráfico de pessoas e de drogas (FAO, 2019b). A proteção dos estoques pesqueiros dentro das Zonas Econômicas Exclusivas contra a pesca predatória demanda, portanto, um maior esforço de fiscalização dos Estados, especialmente das marinhas e guardas-costeira, e esse esforço poderá se estender ao alto-mar adjacente à ZEE, como forma de preservar espécies migratórias cuja sobrepesca possa causar prejuízos ao Estado, com o consequente aumento da possibilidade de conflitos entre os países envolvidos (Silva, 2007).

A poluição marinha é outro aspecto negativo da globalização a afetar a segurança dos mares. Além de ter incrementado a poluição originada no continente despejada nas águas marinhas, a globalização tem aumentado o número de navios, incrementando os riscos de poluição por acidentes ou pela descarga de material poluente. A política de redução de custos tem, também, conduzido vários países a adotar bandeiras de conveniência, na qual o dono da embarcação a registra em outro país onde os custos são mais baixos e o controle e a fiscalização são precários. Conforme afirmado por relatório da UNCTAD: “(...) mais de 50% da frota mundial navega sob bandeiras de conveniência” (ONU, 2018). Milhões de toneladas de cargas químicas

3 O termo “novas ameaças” não parece identificar de forma clara o fenômeno, pois ameaças como a pirataria, o roubo armado no mar, o terrorismo e o crime internacional são reconhecidamente muito antigas. Assim, o termo “neo-tradicionais” parece mais bem aplicado para descrevê-las. Elas se diferenciariam das ameaças clássicas, consideradas como aquelas relacionadas com os conflitos interestatais. Por outro lado a palavra “neo” esclarece que esses crimes vêm sendo aprimorados, explorando as novas possibilidades de um mundo globalizado, utilizando, inclusive, redes e outras tecnologias mais avançadas para atingir os seus objetivos (Silva, 2007).

e petróleo são transportados pelos mares, com um risco elevado de acidentes sempre que esse transporte não é realizado por navios confiáveis.⁴

O terceiro grupo de tensões nos espaços marítimos são relacionados com as ameaças neo-tradicionais, tais como a pirataria e o roubo armado no mar, a imigração ilegal, o terrorismo, o crime transnacional, inclusive o tráfico de drogas. A pirataria, um fenômeno que sobrevive aos séculos, e o roubo armado no mar continuam a flagelar os mares. Segundo a Organização Marítima Internacional – IMO, na sigla inglesa –, em 2018, 223 incidentes de pirataria e roubo armado foram a ela informados. As áreas mais afetadas foram a África Ocidental, com 81 incidentes; o Mar do Sul da China, com 57 incidentes, a região Oeste do Oceano Índico, com 36 ocorrências, o Caribe e a costa do Atlântico Sul sul-americana, com 22 incidentes e os estreitos de Málaca e Singapura com 8 ocorrências (IMO, 2019). Além da pirataria, outros “crimes marítimos internacionais estão se tornando cada vez mais sofisticados, com grupos criminosos explorando impasses de jurisdição e desafios da lei em alto-mar”, segundo o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (Nações Unidas, 2019, p. 1).

O terrorismo é outra fonte de tensão para a segurança marítima. Apesar de historicamente serem poucos os casos de ações terroristas efetuadas no mar, a preocupação com a possibilidade dessa ameaça tem acarretado pesados investimentos na segurança marítima e mudança nas normas internacionais, inclusive aquelas relacionadas com a IMO. No entanto, com a exceção de alguns casos esporádicos de uso do mar para ataques terroristas como, por exemplo, os do navio *Achille Lauro*, do *USS Cole*, e do ataque ao petroleiro *MV Limburg*, no Iêmen, e uma mais recente incursão terrorista vinda do mar, mas contra instalações em terra, ocorrida em Mumbai em 2008, terroristas têm usado o mar mais como meio de transporte de material e pessoal. Sendo assim, o terrorismo marítimo constitui apenas “uma minúscula percentagem dos atos terroristas” (Singh, 2019). Isso talvez ocorra porque “as ações terroristas buscam o impacto psicológico, como aquele proporcionado pelas imagens dos ataques do 11 de setembro. Um ataque no mar, distante dos olhos da mídia, não teria o impacto desejado. Segundo, porque de forma a atuar no mar fora das áreas próximas aos portos seria necessário um maior investimento em meio e pessoal cujo custo-benefício poderia não ser tão atraente, se comparado com a possibilidade de ataques em terra” (Silva, 2007, p. 100).

4 O caso do navio-tanque *Prestige*, da frota de bandeira de conveniência, afundado nas costas da Espanha em 2002, é emblemático. Outro exemplo é o caso do navio com bandeira de conveniência de Malta que derramou óleo na costa francesa em 2000. O registo em Malta não permitia identificar os verdadeiros donos do navio, o que só aconteceu quando eles voluntariamente assumiram a propriedade do mesmo. Ver: *Steering the Right Course*, International Transport Worker’s Federation, June 2003. Disponível em: www.itfglobal.org. Acesso em 15/11/2019.

Como afirmado por Mahan, o poder naval desempenha um papel importante na economia e na política internacional. Esse conjunto de tensões e ameaças ressaltam ainda mais esse papel. Por um lado, o poder naval é fundamental para as nações que aspiram ser grandes potências, por outro lado, ele é importante para defender os interesses dos demais Estados e o sistema marítimo globalizado.

Segundo Modelski e Thompson, o poder naval é fundamental, pois ele garante o controle do mar, a mobilidade e a flexibilidade necessária para uma variedade de tarefas, emprega alta tecnologia, garantindo um grande nível de inovação, carrega um maior conteúdo de informação, tem uma maior visibilidade e simbolismo e opera em todos os oceanos em um nível global. “O poder naval é um componente essencial da ordem mundial...na ausência de um conflito global o poder naval da grande potência joga um papel crítico na proteção do status quo estabelecido no último conflito global” (Modelski e Thompson, 1988, p.12).

Nesse contexto, após a Segunda Guerra Mundial, os EUA se tornaram a grande potência mundial, inclusive no campo naval, confirmando essa posição com o fim da Guerra Fria. Segundo Michael Ignatieff, “é impossível entender a ordem global... sem entender o papel estrutural permanente da projeção do poder global norte-americano” (Ignatieff, 2005). Encerrado esse conflito ideológico, houve na segurança internacional um movimento contra as ameaças neo-tradicionais, inclusive o terrorismo, especialmente após os ataques do 11 de setembro, na denominada “guerra global ao terrorismo” e intervenções contra alguns Estados em desenvolvimento considerados não conformados com o status quo local ou regional (caso do Iraque). Nesse cenário, o Comandante de Operações Navais dos Estados Unidos afirmava, em 2003, que se no passado, na era industrial, o inimigo era um Estado, “(...) hoje, na era da informação, nossos inimigos têm mais possibilidade de ser terroristas ou organizações criminosas, altamente dispersos, bem financiados, que atual fundamentalmente nas sombras” (Clark, 2003, p. 3).

Assim sendo, houve uma redução da importância das concepções clássicas relacionadas com o conflito inter-estatal nas estratégias navais dos EUA, que agora está em processo de mudança após a Estratégia de Segurança Nacional dos EUA de 2017 declarar que: “Os Estados Unidos responderão à crescente competição política, econômica e militar que enfrenta no mundo. China e Rússia desafiam o poder, a influência e os interesses americanos, com o objetivo de erodir a segurança e a prosperidade norte-americana (...)” (The White House, 2017, p.2). Nessa mesma direção, a Estratégia de Defesa Nacional dos EUA, publicada em 2018, declara que: “A competição entre os Estados, não o terrorismo, é agora a principal preocupação da segurança nacional dos EUA. China é um competidor estratégico usando ações econômicas predatórias para intimidar os vizinhos enquanto militariza o Mar do Sul da China e a Rússia tem violado as fronteiras dos países vizinhos (...)” (The White House, 2018, p. 1).

Por outro lado, embora exista a dimensão competitiva, a expansão das atividades econômicas e financeiras da globalização tem trazido, também, consequências para o sistema de segurança internacional pós-Guerra Fria. A demanda por maior segurança nos mares tende a aumentar à medida que crescem os interesses econômicos dos Estados relacionados aos espaços marítimos. Como a economia mundial não pode prescindir do fluxo do comércio marítimo, qualquer ameaça importante a esse fluxo é uma preocupação, principalmente para os países mais beneficiados pela globalização (Silva, 2007). Segundo o Almirante Vern Clark, “(...) a economia global depende da segurança global dos oceanos (...)” (Clark, 2003, p. 2).

Dessa forma, existe também uma dimensão cooperativa entre os Estados relacionada com a segurança marítima, que será analisada no próximo item.

A Segurança Marítima e a Política Internacional

A segurança marítima é colocada como uma das principais questões da segurança internacional atual, levantando inclusive o reconhecimento de que a disciplina de relações internacionais deveria prestar mais atenção ao tema (Bueger e Edmunds, 2017, p. 1294). De acordo com Germond (2015), o uso da ideia de segurança marítima durante a Guerra Fria sinalizava uma vinculação com objetivos de natureza geopolítica, associados às considerações dos Estados a respeito do seu poder marítimo. Segundo o autor, teria sido a partir do início do século XIX que a ideia de segurança marítima passou a ser associada a “preventive measures set up to respond to illegal activities at sea or from the sea (including the protection of shipping and ports)” (Germond, 2015, p. 138). No período atual, que inclui o ressurgimento da competição entre as grandes potências, podemos identificar a presença das duas vinculações de segurança marítima, tanto os aspectos geopolíticos quanto os aspectos que evocam um componente mais cooperativo. Cabe ainda lembrar que para Bueger (2015), o conceito de segurança marítima está associado a um grupo de quatro conceitos, composto de conceitos já consolidados incluindo poder marítimo e salvaguarda marítima, e conceitos novos como economia azul e resiliência humana.

Apesar de ser uma questão de caráter eminentemente transnacional (Bueger, Edmunds e McCabe, 2019), a segurança marítima é, na prática, tratada principalmente em contextos regionais específicos. Esse tratamento regional traz o questionamento se os diferentes fóruns regionais possuem, de fato, capacidade para tratar de uma tarefa de tamanha complexidade, considerando diferenças em interpretações sobre a Lei do Mar e as capacidades e recursos disponíveis em cada região (Bateman, 2011; Bueger, Edmunds e McCabe, 2019).

O aumento da importância da segurança marítima tem estimulado o debate acadêmico sobre o tema. Por exemplo, Bueger propõe o conceito de comunidades de segurança marítima, de forma a analisar a cooperação relacionada ao setor marí-

timo, considerando como as ameaças são identificadas e como os atores procuram tratar dessas ameaças coletivamente. Nesse último aspeto, cabe ressaltar que, para o autor, o sucesso das comunidades de segurança está baseado não necessariamente nos aspetos formais, como tratados e convenções, mas sim no que Bueger (2015, p. 163) define como práticas transnacionais cotidianas.

Além da perspectiva do debate acadêmico, a importância crescente da segurança marítima também chama atenção para as demandas que são colocadas sobre os Estados, inclusive os do Sul Global, com grandes áreas de responsabilidade no mar.

O Atlântico Sul

O Brasil tem defendido uma caracterização do Atlântico Sul como um espaço marítimo limitado pelo “paralelo 16 norte, a costa oeste da África, a Antártica, o leste da América do Sul e o leste das Antilhas Menores” (Brasil, 2016, p. 35). A responsabilidade do Brasil perante os oceanos está ilustrada pela existência de 8.000 km de litoral e 3.500.000 km² de área marítima de salvamento sob jurisdição brasileira, ao longo do Atlântico Sul.⁵

No caso brasileiro, a importância dos mares e oceanos ocorre também por uma série de circunstâncias econômicas, sociais e culturais:

“mais de 90% do nosso comércio exterior é transportado pelo mar (cerca de US\$400 bilhões de 2017). O Brasil ocupa o 4.º lugar no ranking internacional da indústria naval. 78% da receita nacional, 80% da população e 93% da nossa produção industrial concentram-se a menos de 200 km do litoral”⁶.

A importância do Atlântico Sul fez com que o Brasil historicamente promovesse a especificidade do espaço sul-atlântico, como forma de reduzir também as ameaças à sua atuação na região. Dentre as principais iniciativas, destaca-se a Resolução 41/11, da Assembleia Geral das Nações Unidas, de outubro de 1986, que reconhece o Atlântico Sul como uma Zona de Paz e Cooperação e conclama os Estados de outras regiões, em particular os Estados militarmente significativos, a não introduzirem armamentos nucleares ou outros armamentos de destruição em massa no Atlântico Sul (UN, 1986). A chamada Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) foi uma proposta originalmente brasileira aceita e referendada pelas Nações Unidas.

5 Telegrama 149 de REBRASLON para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores de 14/06/2016.

6 Ver: Despacho telegráfico 178 da Secretaria de Estado das Relações Exteriores para a Embaixada do Brasil em Nairóbi de 20/11/2018. Nota-se que o grau de dependência do comércio exterior brasileiro em relação ao Atlântico Sul aumentou: “in 1977 over 66 per cent of Brazil’s exports had to cross the Atlantic by sea” (Hurrell, 1983, p. 184).

No âmbito da segurança internacional, o Atlântico Sul foi um espaço marítimo periférico na Primeira e Segunda Guerras Mundiais e durante o período da Guerra Fria. A natureza periférica do Atlântico Sul parece ser reforçada no período atual pela importância crescente do Indo-Pacífico, inclusive como área de competição entre as grandes potências. O Atlântico Sul ainda é caracterizado como sendo “o menos conhecido dos oceanos”, o que chama atenção para a necessidade do desenvolvimento de pesquisas científicas relacionadas ao espaço do Atlântico Sul.⁷ Além disso, é importante destacar também a caracterização feita pelo Eduardo Bacellar Leal Ferreira, Comandante da Marinha do Brasil (2015-2019) que definiu o Atlântico Sul como: “o oceano mais pacífico; o único em que as grandes potências não mantêm navios de guerra”.⁸

Normalmente, o Atlântico Sul é caracterizado como uma área marítima única. No entanto, essa região pode ser dividida para fins eminentemente de análise acadêmica relacionada com a segurança internacional em três regiões: a área marítima sul-atlântica sul-americana; e a área marítima sul-atlântica africana e a área marítima considerada como alto-mar. Poder-se-ia também considerar como outra área marítima as águas jurisdicionais das ilhas oceânicas de potências extra-regionais, tais como Santa Helena, Ascensão e Tristão da Cunha. Neste artigo, trataremos apenas das duas primeiras para analisá-las sucintamente em relação às tensões e ameaças descritas anteriormente.

A área marítima sul-atlântica sul-americana é caracterizada pela existência de um número limitado de países que compartilham o Atlântico Sul: Argentina, Brasil e Uruguai. Em relação às tensões clássicas, a rivalidade entre Argentina e Brasil que permeou as relações entre os dois países até o início dos anos 80 foi reduzida e substituída por uma dimensão cooperativa que abrange, principalmente, a área econômica e a área nuclear. No âmbito militar, o apoio dado pelo Brasil à Argentina durante a Guerra das Malvinas/Falklands, também contribuiu para que a rivalidade nesse campo fosse atenuada.

Na economia, a principal iniciativa de aproximação entre os países da região – incluindo também o Paraguai, que não possui acesso direto ao mar – foi a criação do Mercado Comum do Sul (Mercosul), “que é a mais abrangente iniciativa de integração regional da América Latina, surgida no contexto da redemocratização e reaproximação entre os países da região ao final da década de 1980”.⁹ Curiosamente, a posterior incorporação da Venezuela como Estado-membro em 2012 aca-

7 Despacho telegráfico 1231 da Secretaria de Estado das Relações Exteriores para Missão do Brasil perante as Nações Unidas (DELBRAONU) de 20/09/2012.

8 Telegrama 1238 da embaixada do Brasil em Montevideu para Secretaria de Estado das Relações Exteriores de 29/12/2015.

9 Ver: Ministério das Relações Exteriores, Mercosul.

bou por não reforçar o componente atlântico do bloco, destacando, na verdade, uma vinculação amazônico-caribenha.¹⁰

A aproximação política e econômica entre os Estados do Cone Sul contribuíram de tal forma para a harmonia na região que alguns autores consideraram que havia ali uma semente de uma comunidade de segurança. Segundo Buzan e Waeber (2003, p. 338), no Cone Sul “Um regime de segurança vem sendo fortalecido nos últimos vinte anos e seria o caso de se perguntar se ele se aproxima de uma comunidade de segurança”.

Dessa forma, analisando a área marítima sul-atlântica sul-americana em relação às possibilidades de conflito inter-estatal, é possível afirmar que existe baixa probabilidade de um conflito desse tipo entre os países da região. No entanto, existe ainda a questão das Ilhas Malvinas/Falklands que continua sendo um problema de segurança envolvendo a Argentina e a Grã-Bretanha uma potência extra-regional e um Estado-membro da Organização do Tratado do Atlântico Norte. Em relação às fronteiras marítimas, não existem contenciosos entre Argentina, Brasil e Uruguai. Finalmente, ainda que permaneça o contencioso entre Argentina e Reino Unido, é remota a possibilidade de envolvimento naval em relação a crises com potências extra-regionais relacionadas com a contestação dos direitos dos países dentro das suas águas jurisdicionais, embora como já mencionado, os EUA não reconheçam a reserva feita pelo Brasil, ao assinar a Convenção dos Direitos do Mar, de não permitir manobras militares na sua ZEE.

Os principais problemas, portanto, na área marítima sul-atlântica sul americana estão nas tensões e ameaças geradas pelo processo de globalização – a poluição marinha, a disputa por recursos do mar e as bandeiras de conveniência – e àquelas relacionadas com as ameaças neo-tradicionais. Em relação à poluição marinha, o caso mais recente foi o derramamento de óleo que atingiu a região nordeste do litoral brasileiro no segundo semestre de 2019.¹¹ Embora ainda não totalmente esclarecido, houve menções de que o vazamento teria sido fruto de uma ação criminosa (Exame, 2019). O comandante da Marinha do Brasil, inclusive, considerou que o vazamento poderia ser encarado como um ataque militar ao Brasil (Estadão, 2019).

Em relação às disputas por recursos do mar, existe um histórico de problemas quanto à pesca ilegal por Estados extra-regionais tanto no norte do Brasil quanto no

10 A Venezuela encontra-se oficialmente suspensa do Mercosul desde 2016.

11 A gravidade dos crimes ambientais na região do Atlântico Sul não pode ser subestimada. Por exemplo, a Cotê d'Ivoire foi vítima de despejo de lixo tóxico industrial oriundo da Europa e da Ásia nas suas águas territoriais, durante os períodos de conflito interno no país. Ver: Telegrama 300 da embaixada do Brasil em Abidjã para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores de 19/09/2012.

sul da área marítima sul-atlântica sul-americana. Por exemplo, em 2016, a Argentina metralhou e afundou um barco chinês que pescava ilegalmente nas suas costas (El País, 2016). Em 2018, navio da guarda costeira argentina abriu fogo contra o navio de pesca chinês *Jing Yuan 626* que pescava ilegalmente na zona econômica exclusiva da Argentina (Sputnik Brasil, 2018). Vale lembrar que não só apenas atores extra-regionais que são encontrados envolvidos em atos ilícitos no mar da região. Por exemplo, em janeiro de 2019, a Marinha do Uruguai apreendeu um barco brasileiro que fazia pesca ilegal¹².

Finalmente, há que levar em conta uma iniciativa importante, criada nos anos 1960, no âmbito naval que contribui para a segurança marítima da região: a Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), que envolve Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Esse organismo multilateral foi criado para atender ao Plano de Coordenação de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano e busca controlar o tráfego marítimo na região (Brasil, 2019). O controle do tráfego marítimo tem ensejado a cooperação com outros mecanismos regionais similares, inclusive de fora do Atlântico Sul. A partir de 2002, o Brasil envolveu-se no projeto de criação de uma “Rede Marítima Trans-regional que congrega os países pertencentes à Comunidade do Mediterrâneo Estendido, Brasil e Singapura, visando ampliar a Consciência Situacional Marítima”¹³ (CISMAR, 2019, p. 1).

No que diz respeito ao lado africano do Atlântico Sul, uma das principais diferenças em relação à outra margem é a multiplicidade de atores, 21 Estados no total com diferentes contextos socioeconômicos e com capacidades militares variadas. Destaca-se também a importância da região como fonte de energia, possuindo por volta de 1/10 de todas as reservas internacionais de petróleo (Van de Walle, 2008). Essa importância é reforçada pelo papel da região como exportadora de petróleo para atores extrarregionais. Por exemplo, um terço do petróleo importado pela França transita pelo Golfo da Guiné.¹⁴ Além da existência de recursos estratégicos, a região não tem sido imune ao ressurgimento dos casos de pirataria. A IMO aumentou o acompanhamento do tema da pirataria na região do Golfo da Guiné, principalmente a partir de 2015.¹⁵ No Golfo da Guiné, e

12 Ver: Marinha anuncia a libertação de brasileiros. *O Estado de São Paulo*, 17 de janeiro de 2019.

13 Segundo o Centro Integrado de Segurança Marítima da Marinha do Brasil, “A troca de informações ocorre por meio dos sistemas de acompanhamento de Tráfego Marítimo de cada país, dentro do sistema, SMART (Service-Oriented Infrastructure for Maritime Traffic Tracking), no caso da MB o SISTRAM (Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo), OASIS (Open & Analysed Shipping Info System), no caso de Cingapura, e o próprio V-RMTC, no caso de Itália e dos países do Mediterrâneo Estendido” (CISMAR, 2019, p. 1).

14 Telegrama 409 da embaixada do Brasil em Abidjã para Secretaria de Estado das Relações Exteriores de 23/08/2013.

15 Telegrama 47 de REBRASLON para Secretaria de Estado das Relações Exteriores de 23/02/2016.

assim como em outras regiões, a pirataria está associada a uma série de desafios a segurança¹⁶:

“Os ataques piratas estão relacionados a outras manifestações do crime organizado transnacional, como roubo no mar, inclusive de petróleo, sequestros, terrorismo e tráfico de drogas e de pessoas. A pirataria fomenta a corrupção, a radicalização dos jovens, a instabilidade política e disputas relativas a fronteiras marítimas” (Marinha do Brasil, 2013, p. 2).

Apesar da vinculação de ameaças à segurança marítima com outras questões de segurança internacional, é importante enfatizar também a especificidade das ameaças encontradas na costa sul-atlântica africana, em relação às dinâmicas observadas em outras regiões:

“Os ataques piratas no Golfo da Guiné são realizados mais perto do litoral, de forma pontual e mais oportunista do que planejada e têm como alvo principal as cargas dos navios, e não a tomada de reféns e pedidos de resgate, como na costa da Somália” (Marinha do Brasil, 2013, p. 2).

A complexidade das ameaças listadas acima vem influenciando uma série de esforços cooperativos, onde também se nota as particularidades da região no que diz respeito ao enfrentamento das ameaças à segurança marítima. Por exemplo, o Centro de Compartilhamento de Informações sobre Comércio Marítimo no Golfo da Guiné (MTISC-GoG) localizado em Acra (Gana) é financiado pelo Fundo para a Segurança Marítima na África Ocidental e Central da IMO, pela Organização Internacional de Polícia Criminal (INTERPOL), por contribuições de Estados membros do Grupo de Amigos do Golfo da Guiné (FOGG) e pelo Oil Companies International Marine Forum. Cabendo aqui destacar que:

“ao contrário do centro de compartilhamento de informações que atua no Golfo de Aden com o mesmo objetivo, que foi estabelecido pelo Comitê de Segurança Marítima da IMO (MSC 86), o MTISC-GoG tem natureza privada, tendo sido criado por iniciativa da indústria marítima com apoio do FOGG”.¹⁷

Apesar da importância do envolvimento do papel dos atores privados, os Estados africanos sul-atlânticos também têm procurado avançar em buscar esforços para tratar do impacto das ameaças identificadas. A experiência do CAMAS vem servindo de inspiração para iniciativas similares. Por exemplo, em 2015, missão da Marinha dos Camarões visitou o CAMAS no Brasil para: “eventual aproveitamento da experiência sul-americana-inclusive dos sistemas informatizados corresponden-

16 Enquanto objetivo deste artigo não é discutir em detalhes as ameaças à segurança marítima presentes no espaço do Atlântico Sul, uma versão detalhada sobre essas ameaças encontra-se disponível em Duarte, Marcondes e Carneiro (2019).

17 Telegrama 193 de REBRASLON para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores de 28/07/2015.

tes-para o Centro Inter-regional de Coordenação dos Países do Golfo da Guiné, instalado em Iaundê em 2014".¹⁸

Esse tipo de cooperação tem se estendido inclusive em relação à IMO. Em 2012, a Organização solicitou colaboração técnica do Brasil para os países africanos de língua portuguesa no setor de segurança marítima.¹⁹ Na mesma época, diplomatas brasileiros destacaram "uma expectativa, entre os Estados membros da organização [IMO], de maior participação do Brasil nos esforços internacionais relativos à prevenção e a repressão da pirataria e do roubo armado em alto mar".²⁰

O compartilhamento de experiências entre os dois lados do Atlântico Sul reforça a capacidade dos atores da região em prover respostas para as ameaças à segurança marítima, reforçando a responsabilidade por parte dos atores locais e a sua capacidade de agência em relação às soluções propostas. Reforça-se assim um dos objetivos do Brasil quando da apresentação da proposta da ZOPACAS.

Conclusão

O poder capacitador dos oceanos, que possibilita a globalização econômica e a projeção de poder militar em âmbito global, tem contribuído para a expansão do Poder Marítimo. Ao mesmo tempo em que o processo da globalização se intensifica, o Poder Marítimo também se incrementa, e vice-versa. A tendência é que os espaços marítimos ganhem cada vez maior importância como parte do sistema globalizado de comércio e, também, como fonte de riquezas e de projeção de poder militar, fazendo com que os países busquem incrementar o controle das águas onde possuem ou consideram que possuem algum tipo de jurisdição estabelecida na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

No âmbito da segurança internacional, coexistem nos oceanos as dimensões cooperativa e conflitiva. Por um lado, existe a necessidade de proteger o sistema marítimo globalizado, do qual os países dependem economicamente, contra as ameaças neo-tradicionais e contra aquelas provocadas pelo processo de globalização. Por outro lado, as tensões e ameaças clássicas relacionadas com o conflito estatal permanecem presentes em um sistema internacional anárquico que, apesar da cooperação existente em diversos campos, continua sendo dominado pelos interesses das nações que o compõem e sem um governo mundial que possa resolver os conflitos

18 Telegrama 58 da embaixada do Brasil em Iaundê para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores de 05/02/2015.

19 Telegrama 345 de Representação Permanente do Brasil junto a Organismos Internacionais em Londres (REBRASLON) para Secretaria de Estado das Relações Exteriores de 14/11/2012.

20 Telegrama 355 de REBRASLON para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores de 23/11/2012.

entre elas. Cooperação e conflito são, portanto, vetores que continuam presentes na cena internacional, uma dinâmica que também se manifesta nos espaços oceânicos. A vertente conflituosa, a partir de 2017, ganha uma maior importância na segurança internacional. Após um período pós-Guerra Fria em que o terrorismo, as ameaças neo-tradicionais e as intervenções militares contra países menos desenvolvidos estiveram nas prioridades da agenda de segurança internacional, retorna-se ao clássico jogo da competição entre as grandes potências, tendo os EUA nominado a China e a Rússia como seus contendores, com reflexos no ambiente marítimo especialmente nos Oceanos Pacífico e Atlântico Norte, mas com repercussões maiores ou menores nos demais oceanos.

Como essa competição se dá em âmbito global, para que a maior potência naval, os EUA, e seus aliados possam projetar poder na sua máxima possibilidade, o ideal para estes Estados é que haja uma máxima liberdade de navegação.²¹ E os EUA têm confrontado vários países e inclusive a China com operações de contestação de pretensos direitos no Mar do Sul da China, dentro do escopo do Programa Liberdade de Navegação da Marinha dos EUA (Bosco, 2016). No entanto, na medida em que for sendo incrementada a exploração de recursos na ZEE e na plataforma continental, os Estados poderão em alguns casos ter uma atitude mais restritiva em relação à liberdade de navegação e, especialmente, em relação às manobras militares de forças navais de outros países em determinadas áreas dessas águas jurisdicionais, o que poderá provocar tensões nos espaços marítimos. Seria difícil conceber, por exemplo, que, no futuro, alguns Estados costeiros permitam, livremente, manobras militares de outras nações em áreas próximas aos seus campos de exploração de petróleo no mar na ZEE ou para além dela nas suas plataformas continentais.

Nesse cenário, o Atlântico Sul, que tem sido um oceano periférico no processo de globalização e na segurança internacional, também deverá ser afetado pela competição entre as grandes potências. A questão é se conseguirá fazê-lo ou pelo menos mitigar os efeitos dessa competição na região. Para isso, seria necessário consolidar mecanismos como a ZOPACAS, que ainda enfrenta baixa institucionalidade e falta de periodicidade nos seus encontros.²²

21 Mesmo antes do incremento da atual competição entre as grandes potências os EUA já haviam criado em, em 1979, um programa chamado Liberdade de Navegação, com o propósito de preservar e proteger a mobilidade global das forças americanas e os direitos de navegação e sobrevoos. Baseado nesse programa, as forças navais americanas realizam anualmente diversas operações em várias áreas marítimas do mundo onde a reivindicação de direitos pelos estados costeiros é considerada excessiva pelos EUA (Silva, 2007).

22 A ZOPACAS carece até hoje de um secretariado permanente. A reunião ministerial da ZOPACAS prevista para ocorrer em Cabo Verde em 2015 não possui ainda data oficial para a sua realização. O último encontro ocorreu em 2013, em Montevidéu. O encontro anterior a Montevidéu tinha ocorrido em 2007 em Luanda.

A vertente cooperativa nos espaços marítimos deverá continuar a prosperar. A segurança marítima é fundamental para a manutenção da globalização e para o desenvolvimento econômico dos Estados e mecanismos bilaterais e multilaterais continuarão a ser mantidos e criados com o objetivo de garantir essa segurança nos mares.

Os efeitos da expansão da globalização, principalmente o aumento e a facilitação dos fluxos transnacionais (comércio, transporte) trouxeram novos desafios aos atores internacionais para enfrentar as ameaças à segurança marítima. Dentre estes desafios, destaca-se a dificuldade de coordenação entre atores privados, organizações internacionais, organizações internacionais e por fim, Estados-nacionais, estes últimos com uma complexidade própria no que diz respeito a diferentes interpretações a respeito da Lei do Mar, diferenças em termos de poder e capacidades navais e também na percepção de certas ameaças. O aumento da interdependência gerada pela globalização ocasiona ainda um aumento da vulnerabilidade dos fluxos marítimos internacionais, já que problemas de segurança em uma determinada região podem vir a impactar economicamente e politicamente em áreas distantes.

A crescente importância da manutenção e preservação da segurança marítima coloca ainda um desafio adicional aos Estados, principalmente aos Estados do Sul Global, ou aqueles com capacidade marítima limitada. A atuação em prol da segurança marítima pressupõe em grande parte um conhecimento e uma atuação sobre os espaços marítimos que requerem recursos associados ao poder naval – a posse de meios navais, por exemplo –, além de expertise tecnológico e científico. Esse é um desafio que enfrentam muitos Estados banhados pelo Atlântico Sul.

Nesse cenário, a vertente cooperativa nos espaços marítimos deverá continuar a prosperar. A segurança marítima é fundamental para a manutenção da globalização e para o desenvolvimento econômico dos Estados, e mecanismos bilaterais e multilaterais continuarão a ser mantidos e criados com o objetivo de garantir essa segurança.

Todos esses aspectos demonstram que o crescimento da importância econômica e militar dos oceanos se manterá e eles continuarão a desempenhar o seu papel histórico de palco de cooperação e conflito na história da Humanidade.

Bibliografia

- Agência Brasileiro-Argentina de Contabilidade e Controle de Materiais Nucleares (ABACC), 2019. Sobre a ABACC. Disponível em: <https://www.abacc.org.br/a-abacc/sobre-a-abacc> [acesso em 14 de novembro de 2019].
- Bateman, S., 2011. Solving the 'wicked problems' of maritime security: are regional forums up to the task. *Contemporary Southeast Asia*, 33(1), pp 1-28.
- Baylis, J., Wirtz, J. e Gray, C., 2006. *Strategy in the Contemporary World. An Introduction to Strategic Studies*. Oxford: Oxford University Press.

- Booth, K., 1989. *A Aplicação da Lei da Diplomacia e da Força no Mar*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha.
- Bosco, J. A., 2016. U.S. Ambiguity Strengthens Beijing in the South China Sea. *The National Interest*, 6 de fevereiro. Disponível em: <https://nationalinterest.org/feature/us-ambiguity-strengthens-beijing-the-south-china-sea-15131> [acesso em 16 de novembro de 2019].
- Brasil, 2016. *Livro Branco de Defesa Nacional*. Brasília: Ministério da Defesa
- Bueger, C., 2015. What is maritime security? *Marine Policy*, 53, pp. 159-164.
- Bueger, C. e Edmunds, T., 2017. Beyond sea blindness: a new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, 93(6), pp. 1293-1311.
- Bueger, C., Edmunds, T. e McCabe, R., 2019. Into the sea: capacity-building innovations and the maritime security challenge. *Third World Quarterly*. Disponível em <https://doi.org/10.1080/01436597.2019.1660632>
- Buzan, B. e Waever, O., 2003. *Regions and Power. The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Caballero-Anthony, M., ed., 2016. *An introduction to non-traditional security studies: A transnational approach*. Londres: Sage.
- Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), 2019. *Trans-Regional Maritime Network*. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cismar/?q=V-RMTC> [acesso em: 15 de novembro de 2019].
- Chesnoy, J., 2016. *Undersea Fiber Communication System*. Amesterdão: Elsevier.
- Crowl, P. A., 1986. Alfred Mahan: the naval historian. Em Paret, P., ed., *Makers of modern strategy*. Princeton: Princeton University Press, pp. 444-478.
- Duarte, E., Marcondes, D. e Carneiro, C. 2019. Facing the transnational criminal organizations in the South Atlantic. Em E. Duarte e M. Correia de Barros, eds., *Maritime security challenges in the South Atlantic*. Cham: Springer/Palgrave Macmillan, pp. 11-40.
- El País, 2016. Argentina metralha e afunda barco de pesca chinês em suas águas. *El País* [em linha], 23:37 UCT, 15 de março, edição El País/Brasil. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2016/03/15/internacional/1458071690_194944.html [acesso em 13 de novembro de 2019].
- Estadão, 2019. Comandante da Marinha compara vazamento de óleo no litoral a ataque militar ao Brasil. *Estadão* [em linha], 22 de outubro. Disponível em: <https://tv.estadao.com.br/politica/comandante-da-marinha-compara-vazamento-de-oleo-no-litoral-a-ataque-militar-ao-brasil,1047398> [acesso em 14 de novembro de 2019].
- Exame, 2019. Bolsonaro questiona se vazamento de óleo foi feito para prejudicar leilão. *Exame* [em linha], 10h21, 18 de outubro. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/economia/bolsonaro-questiona-se-vazamento-de-oleo-foi-feito-para-prejudicar-leilao/> [acesso em 14 de novembro de 2019].

- Germond, B., 2015. The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy*, 54, pp.137-142.
- Grove, E., 2003. *The Future of Sea Power*. Annapolis: U. S. Naval Institute Press.
- Hurrell, A., 1983. The politics of the South Atlantic security: a survey of proposals for a South Atlantic Treaty Organization. *International Affairs*, 59(2), pp. 179-193.
- Ignatieff, M., 2005. The challenges of American imperial power. Em P. Drombowski, ed., *Naval Power in the Twenty-first Century*. Newport: Naval War College Newport Papers, pp.9-38.
- International Maritime Organization (IMO), 2019. *Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2018*, 1 de abril, IMO. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/271%20MSC.4-Circ.263%20Annual%202018.pdf> [acesso em 13 de novembro de 2019].
- Mahan, A. T., 1987. *The influence of the sea power upon history*. Dover Publications.
- Mahan, A. T., 1908. Considerations Governing the Disposition of the Navies. Em A. T. Mahan, *Retrospect and Prospect: Studies in International Relations, Naval and Political*. Boston: Little, Brown, and Company, pp.139-205.
- Maudin, A., 2019. Are the content providers the big investors in new submarine cables? *Tele Geography Blog* [em linha], 20 de junho. Disponível em: <https://blog.telegeography.com/are-content-providers-the-biggest-investors-in-new-submarine-cables> [acesso em 13 novembro 2019].
- Ministério da Defesa, 2019. Marinha do Brasil passa a coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul. *Marinha do Brasil* [em linha]. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/node/1026> [acesso em 12 de novembro de 2019].
- Ministério das Relações Exteriores. Mercosul [em linha]. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/integracao-regional/686-mercosul> [acesso em 14 de novembro de 2019].
- Modelsky, G. e Thompson, W. R., 1988. *Seapower in Global Politics, 1494-1993*. Londres: The Macmillan Press.
- Nações Unidas/Brasil, 2019. Pirataria e crimes em alto-mar estão mais sofisticados, alerta agência da ONU. 13 de fevereiro. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pirataria-e-crimes-em-alto-mar-estao-mais-sofisticados-alerta-agencia-da-onu/> [acesso em 14 de novembro de 2019].
- Silva, A., 2017. The enabling power of the oceans. *Contexto Internacional*. 39(2), pp. 237-243.
- Silva, A., 2014. O Atlântico Sul na perspectiva da segurança e da defesa. Em Reginaldo Nasser e Rodrigo Fracalossi de Moraes, eds., *O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*. Brasília: IPEA, pp. 199-213.
- Silva, A., 2007. Globalização e segurança marítima. *Revista Marítima Brasileira*, 127(10/12), pp.95-108.

- Singh, A., 2019. Maritime Terrorism in Asia: An Assessment. *ORF Occasional Paper No. 215*. New Delhi: Observer Research Foundation.
- Sputnik Brasil, 2018. Navio chinês pesca ilegalmente na Argentina e guarda-costeira abre fogo. *Sputnik Brasil* [em linha], 06:48, 25 de fevereiro. Disponível em: <https://br.sputniknews.com/americas/2018022510607918-navio-china-argentina-fogo-video/> [acesso em 13 de novembro de 2019].
- Strassler, R. B., 1996. *The Landmark Thucydides. A Comprehensive Guide to The Peloponnesian War*. New York: The Free Press.
- The White House, 2018. *National Defense Strategy of the United States. Sharpening the American Military's Competitive Edge*. Department of Defense.
- The White House, 2017. *National Security Strategy of United States of America*, December. Washington: The White House. Disponível em The White House [website] <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf> [acesso em 15 de novembro de 2019].
- United Nations Conference On Trade And Development (Unctad), 2015. *Review of Maritime Transport 2015*. Disponível em: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374> [acesso em 12 novembro de 2019].
- United Nations World Oceans Day, 8 June. Background. Disponível em: <https://www.un.org/en/events/oceansday/background.shtml> [acesso em 11 de novembro de 2019].
- United Nations, 2019. *The State of the World. Biodiversity for Food and Agriculture*. Rome: Food and Agriculture Organization.
- United Nations, 2018. *World Oceans Day*. Disponível em <https://www.un.org/Depts/los/wod/index.htm> [acesso em 12 de novembro de 2019].
- United Nations, 1986. *Resolution 41/11. Zone of Peace and Cooperation of the South Atlantic*. Disponível em: <https://undocs.org/en/a/res/41/11> [acesso em 14 de novembro de 2019].
- United Nations. *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*. Food and Agriculture Organization. Disponível em: <http://www.fao.org/iuu-fishing/fight-iuu-fishing/en/> [acesso em 13 novembro de 2019].
- Van de Walle, N., 2008. Oil and politics in the Gulf of Guinea. By Ricardo Soares de Oliveira. Review. *Foreign Affairs*, March/April 2008.