

# A APLICAÇÃO DO PODER NAVAL CONTRA A PIRATARIA NO SÉCULO XXI\*

MÁRCIA CRISTINA SILVA ESTEVES\*\*  
Capitão de Corveta (T)

---

## SUMÁRIO

Introdução	
A pirataria marítima	Breve contextualização histórica da pirataria
	A pirataria marítima no Direito Internacional
O Brasil e a segurança no entorno estratégico	O entorno estratégico: a importância do Atlântico Sul para o Brasil
	O emprego do Poder Naval em tempo de paz
	A cooperação da Marinha no Atlântico Sul
Conclusão	

## INTRODUÇÃO

Após os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, a atenção mundial voltou-se para as chamadas “novas ameaças”,<sup>1</sup> comumente nomeadas como tráfico

ilegal de armas, drogas e pessoas; terrorismo e pirataria. Como atividades ilícitas, estas também afetam a segurança dos mares e, por isso, tornaram-se motivo de ações internacionais com o propósito de garantir a segurança dos oceanos (SILVA, 2006).

---

\* Título completo apresentado pela autora, em monografia no Curso Superior da Escola de Guerra Naval, em 2015: “A aplicação do poder naval contra a pirataria no século XXI: A atuação da Marinha do Brasil contra a pirataria no Atlântico Sul: Atualidades e perspectivas”.

\*\* Serve na Diretoria do Pessoal Militar. Formada em Tecnologia de Informática (1999); Direito (2008) e Ciência da Informação (Mestrado – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012).

1 As “novas ameaças” representariam justamente os fenômenos ligados à interdependência e transnacionalização. Nesta categoria estariam incluídos os tópicos relativos ao terrorismo (em suas mais diversas formas); as epidemias de saúde; as tragédias humanitárias (genocídio, pobreza extrema); o tráfico de drogas, pessoas e armamentos; riscos ambientais; pirataria (propriedade intelectual e marítima); e, mais recentemente, as guerras cibernéticas (*cyberwars*). (PECEQUILO, 2012, p. 343).

Dentre as “novas ameaças”, o presente trabalho irá abordar o crime de pirataria, por se tratar de uma conduta criminoso que afeta a segurança da navegação, ocasionando incalculáveis danos à vida humana, ao comércio internacional e, consequentemente, à economia mundial.

Cerca de 99,7% do comércio internacional utiliza o mar para escoar suas riquezas, portanto a falta de segurança no mar é um fato preocupante para as comunidades internacionais. Por isso é um tema contemporâneo, de relevância e de âmbito internacional (VENANCIO, 2012).

A descoberta de recursos naturais no Atlântico Sul (considerado como parte do entorno estratégico brasileiro, mais especificamente no continente africano), como petróleo, gás, nódulos polimetálicos e outras riquezas, propiciou uma disputa dos Estados desenvolvidos e emergentes pela ampliação de influência política, pelos novos recursos e por mercados consumidores. No entanto, como contraponto das riquezas, encontra-se um continente assolado por conflitos, extrema pobreza, instabilidade política e corrupção – ambiente propício para o desenvolvimento das “novas ameaças”, dentre elas a pirataria marítima.

A partir de 2012, o crescimento considerável de pirataria no Golfo da Guiné vem chamando atenção da comunidade internacional. Conforme relata Amorim, o tipo de pirataria existente na Somália está ocorrendo na costa ocidental da África. “E navios, inclusive da Petrobras, cruzam aquela área” (AMORIM, 2012, p. 42).

Às vezes as pessoas esquecem que o Brasil tem a maior costa atlântica do mundo, que precisa ser guardada. Não há como delegar isso, não só em relação a potenciais agressores ou à defesa do pré-sal, mas também em relação a temas como pirataria ou pesca predatória. (AMORIM, 2012, p. 42).

Ao longo da última década, em decorrência das tendências de securitização de várias agendas por parte dos Estados Unidos, os países da América do Sul dedicaram-se a um processo de progressiva reformulação dos conceitos de segurança e redefinição das ameaças, voltado para a paz, a segurança e a prevenção de conflito regional, por meio da cooperação entre Estados com interesse mútuo (FIORI, 2013).

Como pilar da diplomacia brasileira, destaca-se o firme compromisso com o sistema multilateral, “[...] associado a suas tradições de defesa da legalidade e legitimidade das relações internacionais” (PECEQUILO, 2012, p. 313).

A Agenda de Segurança Internacional aponta como fenômenos ligados à interdependência e transnacionalização as “novas ameaças”. Diante desse cenário mundial, o Brasil define os objetivos da nova estratégia de defesa internacional contidos na Política Nacional de Defesa (PND) e na Estratégia Nacional de Defesa (END). O governo brasileiro propõe uma nova política externa que integre as ações diplomáticas, política de defesa e desenvolvimento econômico e também propõe o conceito de “entorno estratégico”, definindo onde o Brasil quer irradiar sua influência diplomática, econômica e militar. Destaca-se, nesse entorno, o Atlântico Sul – cenário de riquezas e conflitos (FIORI, 2013).

O Brasil, motivado por seus interesses políticos e econômicos, mergulha na disputa por sua inserção no continente africano, envidando esforços de cooperação com os Estados africanos. Para alcançar tal objetivo, é necessário um envolvimento maior entre os Estados quanto às questões políticas, econômicas e de segurança.

Diante desse contexto, visando conhecer a importância do Atlântico Sul e o papel da Marinha na defesa marítima contra a pirataria, inicia-se o estudo proposto com

a contextualização histórica da pirataria, bem como sua conceituação e tipificação no direito internacional. Depois busca-se conhecer a importância estratégica do Atlântico Sul para o Brasil, a aplicabilidade do Poder Naval brasileiro contra a pirataria e o processo de cooperação entre o Brasil e os demais países do Atlântico Sul, visando ao aprimoramento da segurança marítima no seu entorno estratégico. Finalmente é destacada a importância do Atlântico Sul para o Brasil diante do cenário internacional e o papel da Marinha contra a pirataria no Atlântico Sul em defesa dos interesses do governo brasileiro.

Portanto, o propósito deste trabalho é analisar a importância estratégica do Atlântico Sul para o Brasil e a pertinência da aplicação do Poder Naval contra a pirataria, assim como os reflexos para o Estado brasileiro em participar das iniciativas de cooperação internacional. Para a sua consecução, foi realizada pesquisa bibliográfica em livros, publicações, periódicos e em sites da internet.

## A PIRATARIA MARÍTIMA

### *Breve contextualização histórica da pirataria*

As Grandes Navegações são um marco na história da pirataria, época em que circulavam pelos mares as vastas riquezas coloniais, desejadas pelos países não possuidores de colônias e por piratas (VENANCIO, 2012). Assim, a ocorrência de pirataria é muita antiga e acompanha o desenvolvimento do comércio marítimo desde a sua origem.

O intenso patrulhamento dos oceanos durante a Segunda Guerra Mundial e a

Guerra Fria coibiu essa prática, sendo ela considerada até mesmo inexistente por muitos países. Entretanto, entre 1950 e 2005, ocorreram muitos incidentes no sudeste asiático, representando esta região o principal foco de pirataria marítima do período (VENANCIO, 2012).

A partir de 2005, as inúmeras ocorrências de pirataria concentraram-se no Golfo de Áden e na costa da Somália, considerada como rota estratégica para o comércio internacional. Mas, de acordo com a Organização Marítima Internacional (IMO)<sup>2</sup>, em 2012, apenas 75 ataques foram registrados na costa da Somália e no Golfo de Áden, contra 237 em 2011. A diminuição de ataques de piratas nessa região deveu-se a ataques preventivos e ações das Marinhas internacionais em águas africanas, como também à contratação de guardas armados (VENANCIO, 2012).

Segundo a IMO, em 2012 houve incidentes em vários pontos da África: 15 relatos em Togo e cinco incidentes na Costa do Marfim, incluindo o primeiro sequestro de um petroleiro ao largo de sua costa (DW, 2015).

Entretanto, o que chamou a atenção internacional foi o crescimento da pirataria no Golfo da Guiné a partir de 2012, com 58 ocorrências registradas, incluindo dez sequestros e 207 tripulantes feitos reféns. De acordo com o relatório, os piratas foram violentos, com pelo menos 37 ataques com uso de armas (DW, 2015).

Em parceria com a Organização das Nações Unidas (ONU) e o Banco Mundial, um estudo realizado pela Organização Internacional de Polícia Criminal (Interpol) relata que a pirataria causa um prejuízo de aproximadamente 18 milhões de euros para a economia mundial. Somente em 2011, piratas somalis

2 A Organização Marítima Internacional é a agência especializada das Nações Unidas com a responsabilidade pela proteção e segurança da navegação e prevenção da poluição marinha por navios. Ajo.org/2012/10/17/organização-maritima-internacional-imo/. Acesso em 20/08/2015.

exigiram um valor total de resgate de 124 milhões de euros, de acordo com o escritório da ONU. Por outro lado, em 2013 não houve registro de pagamento (DW, 2015).

O relatório *The Gulf of Guinea: The New Danger Zone*, do International Group Crisis, descreve que, em uma década, o Golfo da Guiné tornou-se uma das zonas marítimas mais perigosas do mundo. A insegurança marítima gera um grande problema regional que compromete o desenvolvimento econômico e ameaça o comércio marítimo a curto prazo e a estabilidade dos Estados costeiros a longo prazo. Dessa forma, visando evitar o crime transnacional e a desestabilização econômica marítima, os Estados costeiros devem preencher o vácuo de segurança em suas águas territoriais e fornecer uma resposta coletiva a esse perigo (DW, 2015).

Portanto, é notório que, de acordo com os fatos supracitados, a pirataria marítima acarreta prejuízos aos Estados africanos e aos demais países que utilizam as rotas marítimas afetadas. A prática desse crime inviabiliza as linhas de comunicações marítimas, ocasionando interrupções que trazem transtornos consideráveis aos países que delas dependem e impossibilitando a manutenção de atividades de exportação e importação. Além disso, ocasiona a privação de um grande número de indivíduos que dependem dos gêneros de primeira necessidade trazidos do exterior. Nota-se ainda, conforme apresentado, que o patrulhamento dos oceanos é uma medida eficaz para a extinção desse crime. A seguir, far-se-á um breve estudo sobre esse ato ilícito na visão do Direito Internacional.

### ***A pirataria marítima no Direito Internacional***

Desde 1958, a pirataria marítima é um crime de jurisdição universal, conforme o

artigo 14 da Convenção de Genebra para o Alto-Mar. Assim permanece inalterada até os dias de hoje, conforme previsto no artigo 100 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), de 1982:

Dever de cooperar na repressão da pirataria:

Todos os Estados devem cooperar, em toda a medida do possível, na repressão da pirataria no alto-mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado (CNUDM, 1982, Art. 100).

De acordo com o exposto acima, a CNUDM define a competência dos Estados na repressão contra a pirataria, mas não esclarece os meandros da cooperação nem tampouco as obrigações decorrentes do “dever” imposto (VENANCIO, 2012).

A Conferência das Nações Unidas sobre o Alto-Mar, em 1958, adota como base o conceito de pirataria de Harvard, em seu artigo 15. No entanto, em sua plenitude, o conceito será adotado em 1982, na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Cabe ainda ressaltar que, embora a CNUDM adote um conceito de pirataria, ela não impõe uma pena aos países signatários. A CNUDM (1982) somente “[...] atribui poderes e funções, deixando a questão das sanções a serem estabelecidas pelo direito interno dos países partes” (SCHNEIDER, 2012, p.13).

Na CNUDM (1982), o conceito de pirataria encontra-se em seu artigo 101:

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

a) todo ato ilícito de violência ou detenção ou todo ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

i) um navio ou uma aeronave em alto-mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;

ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

c) toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b) (CNUDM, 1982, Art. 101).

Diante da definição, percebem-se alguns aspectos fundamentais para a compreensão do crime de pirataria para o Direito Internacional. Primeiramente, a pirataria ocorre em alto-mar ou em área que não esteja sob jurisdição de nenhum Estado. Também é necessária a participação de pelo menos duas embarcações ou aeronaves.

Por último, a finalidade tem que ser privada. “O ataque pirata à embarcação necessariamente visa obter uma vantagem patrimonial” (VENANCIO, 2012, p. 13). Com efeito, a restrição de âmbito geográfico exclui a existência da pirataria fora do alto-mar e de lugares submetidos à jurisdição de algum Estado. “Essa excessiva restrição permite aos piratas fugirem para as águas territoriais dos Estados que não punem os seus crimes, subtraindo-se ao Direito Internacional” (Bohm-Amolly, 2012, p. 4).

O artigo 105 da CNUDM (1982) relata, primeiramente, que cabe a qualquer Estado o apresamento de navios piratas; em segundo, os piratas capturados estão sujeitos à jurisdição do Estado que realizou o apresamento. Portanto, é preciso haver tipificação e a respectiva pena para

pirataria na legislação interna; assim o Estado poderá exercer a jurisdição penal. Apesar do artigo 100 da CNUDM (1982) mencionar o dever de cooperar no combate à pirataria, verifica-se a falta de tipificação do crime na legislação interna dos países signatários da CNUDM (VENANCIO, 2012).

Apresamento de um navio ou aeronave pirata:

Todo Estado pode apresar, no alto-mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio

ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às

aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé (CNUDM, 1982, Art. 105).

Conforme exposto acima, o artigo 105 da CNUDM (1982) faculta a qualquer Estado a competência penal para os atos de pirataria em alto-mar, o que “[...] retira a eficácia e a capacidade de concretização à obrigação que lhes é genericamente imposta de reprimir tal atividade ilícita para defesa desses espaços marítimos dos piratas” (Bohm-Amolly, 2012, p. 5).

Em 2012, no entanto, a CNUDM emitiu a Resolução 2.077, que relata a preocupação com a legislação doméstica limitada, ocasionando, após a captura, a libertação dos piratas sem enfrentar a justiça (DW, 2015).

Dessa forma, após análise dos artigos supracitados, para sanar os problemas

## O Código Penal Brasileiro não tipifica a prática de pirataria como crime

expostos, faz-se necessário que os países signatários tipifiquem a pirataria em legislação interna e que a penalizem. Ressalta-se que também o Código Penal Brasileiro não tipifica a prática de pirataria como crime. Ainda é salutar destacar que os países africanos também devem tipificar em suas legislações internas esse crime de âmbito internacional, já que, caso os piratas fujam para as águas territoriais dos Estados africanos, não fiquem impunes. Ainda cabe considerar que, tendo em vista que o comércio marítimo se faz presente em diversos países sujeitos a uma variedade de legislações e visões sobre o assunto, é importante que haja envolvimento e integração dos órgãos competentes.

Logo, ao considerar que a CNUDM (1982), em seu artigo 100, orienta que “[...] todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria [...]” e que a maior incidência de pirataria ocorre no Golfo da Guiné, região inserida no Atlântico Sul, esta considerada parte do entorno estratégico do Brasil, a seguir será estudada a importância do Atlântico Sul para o País, e de que forma a Marinha do Brasil (MB) atua e protege esse entorno.

## **O BRASIL E A SEGURANÇA NO ENTORNO ESTRATÉGICO**

O Atlântico Sul e a costa ocidental africana têm recebido atenção do governo brasileiro nos aspectos de segurança e política externa. Por um lado, o Atlântico Sul é o cenário das recentes descobertas de reserva de hidrocarbonetos das camadas do pré-sal e, por outro, é assolado por pirataria, pobreza e instabilidade política. Portanto, torna-se primordial refletir sobre as formas pelas quais o Brasil influencia e é influenciado por esse espaço, como também de que forma a MB coopera para o

processo de extinção dos atos de pirataria e, conseqüentemente, para a estabilidade no Golfo da Guiné – foco atual da pirataria marítima.

### ***O entorno estratégico: a importância do Atlântico Sul para o Brasil***

Ao considerar a segurança do Atlântico Sul, desafios são lançados para o subcontinente sul-americano. A América do Sul efetivamente é uma zona de paz, livre de armas de destruição de massa. No entanto, a manutenção dessa paz requer que os países do Atlântico Sul, em conjunto, sejam capazes de manterem essa região livre de ameaças extrarregionais, e que disputas alheias a esse espaço não venham nele se manifestar. “Estas capacidades também são necessárias para que se mantenham em constante funcionamento as linhas de comunicações marítimas que atravessam o Atlântico Sul, preservando, assim, a boa ordem no mar” (BRASIL, 2014, p. 12). As interrupções nas linhas de comunicações trariam transtornos consideráveis para os países que delas dependem, impedindo, assim, as atividades de exportação e importação. Essa situação poderia não apenas gerar danos financeiros, mas também causar transtornos para as populações que dependem de gêneros essenciais para a subsistência, como alimentos e medicamentos – ajuda humanitária – trazidos do exterior.

Os países lindeiros, para alcançarem o objetivo exposto, devem dispor de meios materiais e humanos adequados, “[...] ademais da necessidade de certo grau de institucionalidade nas relações entre os dois lados do Atlântico Sul, facilitando o diálogo dos temas de interesse mútuo e o avanço de atividades de cooperação” (BRASIL, 2014, p. 12). A importância deste estudo decorre da compreensão dos problemas e desafios que mobilizam a tomada de decisão

da política nacional diante deles no seu entorno estratégico<sup>3</sup>.

A importância histórica do Atlântico Sul remonta a seu uso como canal da colonização portuguesa e das invasões francesa e holandesa. Depois a região foi teatro de guerra durante a Segunda Guerra Mundial, sendo ali registradas as maiores perdas brasileiras, com o torpedeamento de embarcações brasileiras por submarinos alemães (PENHA, 2011). Já durante a Guerra Fria, as atenções das comunidades internacionais concentraram-se na dinâmica bipolar do eixo Moscou-Washington. E no Brasil, as prioridades estratégicas foram focadas na Amazônia e na região do Prata (SARAIVA, 1996).

O Atlântico Sul, com o fim da Guerra Fria, especialmente na virada do milênio, passou a ter uma nova importância de cunho estratégico para o Brasil. A partir de 2008, três fatores destacam-se. O primeiro é a crise global, tornando os recursos do Norte mais escassos, o que motiva o Brasil a buscar novas parcerias de comércio e investimento, por meio de novas relações com outros países em desenvolvimento. O segundo é a contestação internacional da liderança regional do Brasil em sua dimensão política – por exemplo, pelo regime bolivariano, na Venezuela. Por último, há um aumento da possibilidade de uso dos recursos naturais no Atlântico Sul, como petróleo, gás, pesca,

biodiversidade, nódulos polimetálicos e outros depósitos de mar profundo. Cresce, portanto, a importância econômica da área com as novas descobertas na camada pré-sal e, conseqüentemente, a preocupação com a segurança dessas riquezas. Diante do exposto, o governo brasileiro concentra esforços de cooperação com os países da América do Sul, como também com os países africanos, almejando sua projeção na política externa e a segurança de nossas riquezas (FLEMES, 2010).

A END, apesar de ter as prioridades estratégicas de negar o uso do mar, de controle de áreas marítimas e de projeção de

**O governo brasileiro concentra esforços de cooperação com os países da América do Sul, como também com os países africanos, almejando sua projeção na política externa e a segurança de nossas riquezas**

poder, cita brevemente a África quanto à importância da intensificação da cooperação e do comércio com este continente. São medidas que ressaltam a preocupação do Brasil com o seu entorno estratégico e com a aproximação com o continente africano por meio da cooperação.

O Livro Branco também ressalta a cooperação em defesa,

com ênfase na cooperação multilateral. Destaca, ainda, a importância estratégica das rotas marítimas e das linhas de comunicação com a África e relata o projeto brasileiro de intensificar o intercâmbio com as Forças Armadas de outras nações, particularmente com as da América do Sul e da costa ocidental da África, e reforçar laços com outros países que interagem em fóruns de concentração como o Ibas

3 O País visualiza um entorno estratégico que extrapola a região sul-americana e inclui o Atlântico Sul e os países limítrofes da África, assim como a Antártica. Ao norte, a proximidade do Mar do Caribe impõe que se dê crescente atenção a essa região (BRASIL, 2005, p. 4). <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/pnd.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2015.

e o Brics, além de parcerias tradicionais (BRASIL, 2014).

O Brasil, como detentor da maior costa dentre os países banhados pelo Oceano Atlântico, exerce uma influência natural sobre o Atlântico Sul. O controle do tráfego marítimo faz-se necessário, uma vez que o comércio e os recursos naturais existentes exigem esse posicionamento do Brasil. A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas) é mencionada no Livro Branco como parte do processo de construção de identidade regional do Atlântico Sul com arcabouço histórico e características próprias, de maneira que os conflitos e rivalidades externas não devem ser lançados sobre a área por Estados localizados em outras regiões (BRASIL, 2014).

No âmbito global, por meio da cooperação com a África, o Brasil visa consolidar seu apoio para a reforma da governança, como também pleitear um assento permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas. A promessa do Brasil é que, caso consiga um assento permanente, representaria a América Latina e também daria atenção aos problemas africanos (BRASIL, 2014).

Ademais, o Atlântico Sul é de importância vital para a economia brasileira. A END ressalta, diversas vezes, as rotas comerciais e os hidrocarbonetos no Atlântico Sul, inclusive vinculando os dois fatores: “boa parte do petróleo que o Brasil importa vem de países na faixa equatorial do Atlântico” (Brasil, 2008). Atualmente, cerca de 95% do comércio exterior do Brasil transita por rotas marítimas que passam pelo Atlântico Sul. Além disso, as descobertas recentes de reservas *offshore* e as perspectivas de exploração do petróleo no pré-sal elevam a preocupação com a segurança destes recursos e rotas, alçando a proteção de tais recursos ao mesmo grau de prioridade que a Amazônia, conforme mencionado em

discurso da Presidente Dilma Rousseff em 2011 (Rousseff, 2011). Há, no mínimo, uma correlação entre a descoberta das reservas do pré-sal no Atlântico Sul e os aumentos com gastos de defesa por parte do governo brasileiro. Em 2007, quando a descoberta do pré-sal foi anunciada, o valor liquidado do programa de reaparelhamento e adequação da Marinha era de R\$ 399 milhões, passando para R\$ 421 milhões em 2008 e R\$ 1,08 bilhão em 2009 e chegando a R\$ 3,56 bilhões em 2010. Dessa forma, segundo Nascimento (2011, p. 48-52), a participação relativa do programa de reaparelhamento e adequação da Marinha em termos do orçamento do Ministério da Defesa aumentou de 0,9%, em 2007, para 6%, em 2010 (BRASIL, 2014, p. 221 e 222).

Em junho de 2004, o Brasil apresentou proposta à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU de extensão dos limites da plataforma continental brasileira para além das 200 milhas náuticas (370 km), o que corresponderia a uma área de 954 mil km<sup>2</sup>, totalizando um espaço de aproximadamente 4,5 milhões de km<sup>2</sup>. Apesar de não haver uma decisão da ONU quanto ao pleito, o Brasil empenha-se em garantir sua presença nessa área. Para isso, programas de pesquisa sobre recursos naturais e levantamento da plataforma, por exemplo, são realizados. Desde 2009, tanto o Ministério das Minas e Energia (MME) como o Ministério da Defesa (MD) estão envolvidos em acordos com países da América do Sul e da África Atlântica para o mapeamento de dados relativos à disponibilidade desses recursos. Essas iniciativas de cooperação, no âmbito da pesquisa, com outros países constroem uma identidade comum, evidenciando o papel vital desses espaços e recursos para o projeto do Atlântico Sul (BRASIL, 2014).

Destaca-se também o conceito “Amazônia Azul”, lançado em 2004 e elaborado

pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm). O projeto visa aumentar a atenção da população para o oceano, por meio de materiais didáticos lançados pelo Programa de Mentalidade Marítima (Promar). Tal iniciativa almeja construir uma identidade sul-atlântica de âmbito interno e também legitimar os gastos com o reaparelhamento da Marinha e com a defesa do Atlântico Sul (BRASIL, 2014).

Outra preocupação crescente é quanto às questões de segurança não tradicional, como contra a pirataria, com várias ocorrências nas áreas instáveis do Golfo da Guiné. O Brasil não é o único país de fora do continente africano a se preocupar com esse tipo de ato ilícito. Os Estados Unidos apresentam interesse nessas ocorrências e possuem um radar instalado na Ilha de Príncipe com o objetivo de controlar a movimentação em torno dos países produtores de petróleo. O problema da pirataria também é alvo de atenção do Conselho de Segurança (BRASIL, 2014).

Em fevereiro de 2012, após condenar a pirataria na costa do Golfo da Guiné – Resolução nº 2.018 –, o Conselho elaborou a Resolução nº 2.039, apoiando os organismos regionais, a Comissão do Golfo da Guiné e a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (Cedeao) no combate à pirataria (BRASIL, 2014, p. 223 e 224)

Assim, conforme apresentado, o Atlântico Sul é palco de relevância estratégica, econômica e política para o Brasil. No âmbito da governança global, por meio da cooperação com a África, o Brasil almeja sua inserção internacional. No entanto, investimentos humanos e materiais são necessários para esse pleito. No domínio da segurança, para garantir suas riquezas, a manutenção da paz e a “boa ordem no mar”,

é pertinente efetuar o controle das áreas marítimas do Atlântico Sul. Esta tarefa é um dos objetivos estratégicos constante na PND, atribuída à Marinha do Brasil. Por isso, a seguir, será abordada a aplicação do Poder Naval nesse âmbito, ou seja, sua aplicação em tempo de paz.

### ***O emprego do Poder Naval em tempo de paz***

A importância dada à segurança marítima pelos Estados Unidos para enfrentar as chamadas “novas ameaças”, de certa forma, é questionada se fere o conceito clássico do emprego do Poder Naval, ou seja, quanto à sua aplicação nos conflitos interestatais. É sabido que esses possíveis conflitos nortearam, ao longo da História, o desenvolvimento da estratégia naval. No entanto, a aplicação do Poder Naval sempre se fez presente também no âmbito da segurança marítima em tempo de paz.

Durante séculos, as Marinhas vêm realizando missões atreladas à segurança marítima. Entretanto, o conflito interestatal sempre foi a missão principal dessas forças, no âmbito de sua função estratégica na defesa da pátria e da conquista ou manutenção dos propósitos políticos do Estado (SILVA, 2006).

Questiona-se o fato que, se ao considerar que as Marinhas deveriam tratar somente das “novas ameaças”, estas instituições não seriam reduzidas à situação de guardas costeiras. A Marinha dos Estados Unidos, embora seu foco sejam “as novas ameaças”, tem mantido sua capacidade do emprego em conflitos locais, regionais e globais (SILVA, 2006).

Manter uma Marinha capaz de projetar poder partindo do mar para operar próximo ao litoral permite que se atenda às tarefas clássicas do Poder Naval, como também contribui de alguma forma para o combate

das “novas ameaças”. Dessa forma, o fato das Marinhas serem utilizadas, em tempo de paz, no emprego da dissuasão de atos ilícitos comprometedores da segurança marítima não as impede de efetuar as ações clássicas atribuídas ao Poder Naval (SILVA, 2006).

Eric Grove afirma que o Poder Naval deve ser aplicado nas missões militares atreladas à guerra, nas missões diplomáticas e nas tarefas relacionadas ao cumprimento da lei e dos regulamentos no mar. O autor relata que, apesar das Marinhas serem destinadas primariamente para a guerra, a sua maior utilidade encontra-se nos períodos de paz, como elemento de dissuasão em apoio à política externa, e na fiscalização e implementação das leis e regulamentos marítimos (GROVE, 2003).

No Brasil, a PND contempla a concepção multidimensional da segurança, bastante discutida no âmbito da Organização dos Estados Americanos (OEA), ou seja, abrange os campos político, militar, econômico, social e ambiental, entre outros. No entanto, manteve a defesa externa como função prioritária das Forças Armadas. Quanto às diretrizes estratégicas, intensifica o intercâmbio com as Forças Armadas das nações amigas da América do Sul, da África e litorais do Atlântico Sul e orienta também a busca de novas parcerias com o objetivo de ampliar o leque de opções de cooperação na área da defesa e oportunidades de intercâmbio (AGUILAR, 2013).

Hoje, há maior demanda de segurança nos mares; em contrapartida, não se pode esquecer que a estrutura do sistema internacional não mudou. Ou seja, os Estados

continuam vivenciando interdependência, cooperação e também o conflito. Os Estados mais fortes militarmente continuam utilizando a força sem se preocupar que possa existir uma reação do bloco ideológico oponente. Portanto, não se pode esquecer que, apesar do clamor por uma maior participação do Poder Naval na segurança marítima, é necessário manter a capacidade de defesa em caso de conflitos interestatais (SILVA, 2006).

O questionamento faz-se, portanto, quanto à pertinência da missão atribuída à Marinha nas ações fora do contexto inte-

restatal e em como se deve atingir o equilíbrio que permita à Marinha manter os seus meios e o seu aprestamento em defesa da Pátria e corresponder aos anseios da política externa, de forma a assumir as tarefas relacionadas à segurança marítima. Segundo Silva, essas tarefas não são exclu-

entes e podem se harmonizar de maneira a contribuírem para o aprimoramento das forças navais como um todo, pois,

[...] embora haja a necessidade de adestramento e adaptações para as ações relacionadas com as “novas ameaças”, muitas tarefas a serem desempenhadas para atingir aqueles propósitos têm um caráter dual, podendo ser utilizadas tanto para atividades militares quanto para as de segurança marítima (SILVA, 2006, p. 38).

No cumprimento da missão, é atribuída à MB a capacidade de realizar quatro tarefas básicas do Poder Naval: negar o uso do mar ao inimigo, controlar as áreas marítimas, projetar poder sobre terra e con-

**Apesar do clamor por uma maior participação do Poder Naval na segurança marítima, é necessário manter a capacidade de defesa em caso de conflitos interestatais**

tribuir para a dissuasão. A precedência e a seleção das tarefas citadas são resultantes da END. Sua aplicação ocorre no âmbito da campanha naval e seu desenvolvimento se dá por meio de diversos tipos de operações e ações de guerra naval (EMA-305, 2014). Assim, dentre as tarefas da Marinha, no contexto do presente estudo, destaca-se o controle das áreas marítimas.

O controle de uma área marítima consiste “[...] no exercício do poder de nela permitir ou negar a passagem ou a permanência de unidades militares ou não, segundo critérios próprios” (BRASIL, 2014, p. 1-8). O controle dessas áreas visa promover condições que permitam o exercício de outras tarefas, militares ou civis, como, por exemplo, a exploração segura dos recursos do mar, a realização segura do tráfego marítimo, a projeção de poder e o bloqueio de estreitos ou portos (BRASIL, 2014).

Conclui-se, então, que é pertinente o emprego do Poder Naval no controle do tráfego marítimo e na repressão às “novas ameaças”, por dois aspectos: primeiramente, por ser missão do Poder Naval, conforme apresentado anteriormente; e, em segundo, pela necessidade existente da manutenção da paz, mediante a possibilidade de aproximação de potenciais agressores ou exploradores das riquezas existentes no entorno estratégico brasileiro. Entretanto, segundo Amorim (2012), é necessário dar continuidade ao Programa de Obtenção de Meios de Superfície (Prosuper), como também ao projeto de reaparelhamento, para que a Marinha do Brasil possa corresponder às necessidades e expectativas de segurança.

À guisa de reforço, cabe salientar que, mediante o estudo apresentado, é tarefa do Poder Naval, dentro dos limites do Direito Internacional, projetar poder e controlar as áreas marítimas de importância político-

-estratégica, econômica e militar, como também as linhas de comunicação marítimas. No entanto, num mundo globalizado não basta projetar poder; fazem-se necessários também intercâmbios e cooperações que tragam contribuição para a manutenção da paz. Dessa forma, será feito um breve estudo sobre cooperação da MB com outras Marinhas do seu entorno estratégico.

### *A cooperação da Marinha no Atlântico Sul*

Amorim, em novembro de 2012, numa conferência de abertura do Seminário sobre Estratégias de Defesa Nacional, levantou a preocupação com as tensões em países da África Ocidental, como o Mali e a Guiné Bissau; o narcotráfico associado ao terrorismo e à pirataria marítima e também o risco de trazerem para o Atlântico Sul “[...] organizações militares com outros propósitos ou visando a outros inimigos ou adversários” (AMORIM, 2012, p. 10). Com o propósito de formar uma identidade sul-atlântica e angariar Marinhas amigas, a política externa brasileira busca a manutenção de um intercâmbio cada vez mais intenso, que propicie um desenvolvimento sustentável, amplo e comum às Marinhas.

Várias ações do governo brasileiro contemplaram os países africanos, como os acordos de cooperação de defesa assinados com: Cabo Verde (MRE 1994b), em 1994; África do Sul (MRE 2003), em 2003; Guiné Bissau (MRE 2006), em 2006; Moçambique (MRE 2009b) e Namíbia (MRE 2009a), em 2009; Nigéria (MRE 2010c), Senegal (MRE 2010d), Angola (MRE 2010a) e Guiné Equatorial (MRE 2010b), em 2010 (AGUILAR, 2013); e em países africanos 2013 (AGUILAR, 2013).

Considerando os aspectos gerais, as cooperações supracitadas destinaram-se às áreas de pesquisa e desenvolvimento,

apoio logístico e aquisição de produtos e serviços de defesa, destacando-se: transferência de conhecimentos e experiências adquiridas no campo de operações na utilização de equipamentos militares de origem nacional e estrangeira e no cumprimento de operações internacionais de manutenção de paz; compartilhamento de conhecimentos nas áreas da ciência e tecnologia; promoção de ações conjuntas de treinamento e instrução militar, exercícios militares combinados, assim como a correspondente troca de informação; e colaboração em assuntos relacionados a equipamentos e sistemas militares. A co-operação organizou-se por meio de visitas de delegações de alto nível; reuniões entre as instituições de defesa; intercâmbio de instrutores e estudantes de instituições militares; participação em cursos teóricos e práticos, estágios, seminários, conferências, debates e simpósios realizados em entidades militares e civis de interesse para a defesa; visitas a navios de guerra e aeronaves militares; eventos culturais e desportivos; facilitação das iniciativas comerciais de materiais e serviços atrelados à área de defesa; e implementação e desenvolvimento de programas e projetos de aplicação de tecnologia de defesa, com a possibilidade de participação de entidades militares e civis de interesse estratégico para as partes (AGUILAR, 2013).

Uma das áreas de parceria no âmbito da estratégia firmada em 2010 com Angola foi a de segurança pública e defesa. Nesse domínio, as diretrizes acordadas contemplavam o incentivo à cooperação entre os ministérios da Defesa e os órgãos de segurança pública e também a manutenção de “[...] consultas regulares sobre temas bilaterais, regionais e multilaterais”. Essa medida contemplou iniciativas da Zopacas e a cooperação para solução de conflitos na África e em outras regiões, englobando

também a manutenção da paz em situações pós-conflito (MRE 2010e).

Do acordo naval firmado em 1994 entre Brasil e Namíbia destaca-se também a co-operação no campo da segurança e defesa, que objetivou “[...] criar e fortificar a Ala Naval do Ministério da Defesa da Namíbia” (MRE 1994a). Como resultado, foram disponibilizadas vagas para a formação de oficiais e praças da Namíbia nas escolas da MB. Em 2001, foi assinado um novo acordo com aquele país. Dessa vez, a Marinha brasileira deveria assistir o Serviço de Patrulha Marítima, visando a capacitá-lo para a proteção em suas áreas internas, mar territorial e zona econômica exclusiva. Os custos de treinamento e avaliação foram pagos pelo governo namibiano e, como consequência, foi estabelecida a Missão Naval Brasileira na Namíbia (MRE 2001).

No ano de 2005, no contexto do Fórum de Diálogo Índia, Brasil e África do Sul (Ibas), foram iniciadas as operações conjuntas chamadas Ibasamar com as Marinhas desses países, no litoral sul-africano, entre a Cidade do Cabo e Simon’s Town (MD. MB 2011).

Em 2013, o Navio-Patrulha Oceânico (NPaOc) *Apa*, da MB, durante a viagem do porto de Portsmouth, no Reino Unido, com destino ao Brasil, participou das missões na Mauritânia, no Senegal, em Angola e na Namíbia. Também em sua viagem inaugural, o NPaOc *Amazonas* realizou exercícios conjuntos com as Marinhas de Cabo Verde, Benin, Nigéria e São Tomé e Príncipe (BRASIL, 2012).

Dessa forma, a cooperação sul-sul retrata a busca pela inserção e autonomia da política externa brasileira, por intermédio de parcerias e fóruns de atuação conjuntos, principalmente com os países africanos. Os acordos e a conformação de grupos de interesse como o Zopacas, o Ibas e o Brics (Brasil, Rússia, Índia, China e África do

Sul) consolidam o objetivo brasileiro de, por meio de intercâmbios, propiciar um desenvolvimento sustentável, abrangente e comum e uma identidade sul atlântica que afaste a militarização indevida dessa região, por meio de uma consciência situacional marítima, pautada no dever individual e coletivo de proteção aos flagelos causados por ilícitos e atividades criminosas como, por exemplo, a pirataria.

## CONCLUSÃO

Após o desenvolvimento do presente estudo, verifica-se que a pirataria marítima é muito antiga, tendo como marco as Grandes Navegações. Na atualidade, as ocorrências de pirataria – crime de jurisdição universal –, que chamam atenção internacional, concentram-se no Golfo da Guiné.

Cabe ressaltar que a prática da pirataria acarreta prejuízos aos Estados africanos e aos demais países que fazem uso das rotas marítimas. Isso porque a pirataria marítima inviabiliza as linhas de comunicações marítimas, ocasionando interrupções e transtornos consideráveis aos países que delas dependem e impossibilitando as atividades de importação e exportação, como também a entrada de gêneros de primeira necessidade trazidos do exterior.

Salienta-se a importância do patrulhamento dos oceanos como medida de prevenção contra a pirataria marítima. Conforme constatado pela IMO, quando há ações preventivas de patrulhamento das águas afetadas, ocorre uma diminuição considerável dos atos de pirataria.

Também merece destaque, após análise da CNUDM, o fato de muitos países signatários desta comissão não tipificarem em sua legislação interna o crime de pirataria – o que é uma realidade do Código Penal Brasileiro, ou seja, não há previsão deste crime na legislação criminal brasileira. Portanto, é uma necessidade premente a adequação das legislações internas dos países signatários à CNUDM, isto é, tipificar o ato de pirataria como crime e atribuir-lhe uma pena. Ainda cabe destacar que é primordial a reformulação da legislação interna dos países africanos quanto ao crime de pirataria para que, em caso de fuga dos piratas para as suas águas territoriais, estes não fiquem

**No Código Penal Brasileiro não há previsão deste crime na legislação criminal brasileira. Um crime de âmbito internacional sem previsão legal pelo Estado é um crime impune**

impunes. Um crime de âmbito internacional sem previsão legal pelo Estado é um crime impune.

Outro aspecto a ser considerado para a extinção do crime de pirataria, a longo prazo, são os investimentos nas áreas social, política e econômica pela comunidade internacional,

de modo a propiciar estabilidade aos países africanos, já que o continente é um ambiente de desigualdades sociais e sérios problemas econômicos e políticos.

Ainda concerne destacar, a respeito da importância do Atlântico Sul para o Brasil, que são uma realidade as parcerias entre o Brasil e os países africanos visando alcançar novos mercados e projeção internacional diante das riquezas ali recém-descobertas. Em contrapartida, há uma grande preocupação do governo brasileiro em proteger o entorno estratégico brasileiro, já que do outro lado do Atlântico moram a instabilidade política, a miséria e as “novas ameaças”. Diante desse cenário

de expectativas e interesses, são necessários pesados investimentos humanos e materiais, de forma a adequar as necessidades às expectativas brasileiras.

À guisa de reforço, o emprego do Poder Naval em tempo de paz, a fim de dissuadir as práticas ilícitas, não impede a MB de efetuar sua missão principal – o emprego deste nos conflitos interestatais.

Conclui-se, portanto, que são tarefas do Poder Naval, dentro dos limites impostos pelo Direito Internacional, controlar as áreas marítimas de importância político-estratégica, econômica e militar e também as linhas de comunicação e projetar poder nos estreitos e portos. No entanto, para o cumprimento das tarefas supracitadas, é primordial adequar a Esquadra às novas necessidades expostas. Para isso, é salutar, a curto prazo, dar continuidade ao *Prosper*, objetivando a renovação da Força de Superfície da Esquadra e, a longo prazo, o cumprimento do Programa de Reaparelhamento da Marinha.

Cabe destacar, no cumprimento da missão que lhe é atribuída na defesa do Atlântico Sul, as inúmeras cooperações e missões que a MB vem realizando com as Marinhas africanas. Ressaltam-se, ainda, as parcerias no âmbito de estratégia, segurança pública e defesa entre as Marinhas parceiras. E vale lembrar as iniciativas da *Zopacas* e a cooperação para solução de conflitos na África, incluindo a manutenção da paz em situações pós-conflito. Outro aspecto são os exercícios conjuntos dos *NPaOc Apa* e *Amazonas* com as Marinhas

africanas. Dessa forma, conclui-se que a cooperação sul-sul é uma realidade brasileira na busca pela autonomia política internacional e pela manutenção da paz no seu entorno estratégico, ao propiciar uma identidade sul-atlântica que iniba a militarização indevida, por meio de uma conscientização marítima internacional dos países envolvidos.

O presente trabalho ressalta a importância do emprego do Poder Naval no controle do tráfego marítimo para a manutenção da paz no Atlântico Sul, por ser este poder premente na manutenção da exploração das riquezas sobre o controle brasileiro, bem como da dissuasão das possíveis ameaças externas, como a pirataria marítima. Conclui também que a participação do Brasil contra a pirataria marítima se dá de forma direta, no cumprimento de missões, ou indiretamente, por meio de cooperações de interesse mútuo entre Marinhas, conforme apresentado durante o desenvolvimento da pesquisa. Destaca-se, ainda, a necessidade da adequação do Código Penal Brasileiro à CNUDM quanto ao crime de pirataria. E, por derradeiro, cabe ressaltar que, no âmbito da governança, por meio da cooperação com a África, o Brasil almeja sua inserção no contexto internacional e que, para tais fins, é necessário dar continuidade ao reaparelhamento da Marinha e investir em pessoal, visando ao aumento da frota naval tornando-a condizente com as necessidades de defesa da maior costa atlântica do mundo e às ambições de projeção internacional do País.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA>; Poder nacional; Política de defesa; Política internacional; Poder marítimo; Pirataria; Segurança;

REFERÊNCIAS

- AGUILAR, S. L. Cruz. “Atlântico Sul: as relações do Brasil com os países africanos no campo da segurança e defesa”. Austrália: *Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais* v. 2, nº 4, jul-dez 2013 p. 49-71.
- AMORIM, Celso. “A CPLP e a segurança Marítima”. In: Simpósio das Marinhas da comunidade dos países de língua portuguesa, 3, 2012. Palavras de abertura. Disponível em: <[www.defesa.gov.br/arquivos/2012/Pronunciamentos/Ministro\\_defesa/discurso\\_cplp\\_seguranca\\_maritima\\_2012.pdf](http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/Pronunciamentos/Ministro_defesa/discurso_cplp_seguranca_maritima_2012.pdf)>. Acesso em: 11 jul. 2015.
- BOHM-AMOLLY, A. Von. “Pirataria no Oceano Índico. Algumas questões jurídicas”. *Revista Militar* nº 2511 – abr/2011, p. 1-12.
- BRASIL. “O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul”. In: NASSER, R. Mattar; MORAES, R. Fracalossi de. Brasília, DF: Ipea, 2014. 284 p.: graf., mapas.
- BRASIL. Estratégica Nacional de Defesa. Brasília. 2008. Disponível em: <[http://www.defesa.gov.br/projetosweb/estrategia/arquivos/estrategia\\_defesa\\_nacional\\_portugues.pdf](http://www.defesa.gov.br/projetosweb/estrategia/arquivos/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf)>. Acesso em: 11 jul. 2015.
- BRASIL. Marinha. Doutrina Básica da Marinha. Brasília, 2014. Rev. 2.
- BRASIL. Política de Defesa Nacional. Brasília. 2005. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm)>. Acesso em: 11 jul. 2015.
- BRASIL. PR.2005. Decreto 5.484. Aprova a Política de Defesa Nacional e dá outras providências. Brasília, 30 jun. 2005.
- DANTAS, G. F. de Lima. Pirataria, como no passado, em pleno século 21. Federação Nacional dos Policiais Federais. Agência Fenapef. Disponível em: <[WWW.fenapef.org.br/fenapef/noticia/index/21735](http://WWW.fenapef.org.br/fenapef/noticia/index/21735)>. Acesso em: 03 ago. 2015.
- DW. Pirataria mora agora no Golfo da Guiné. Made for minds. Disponível em: <[WWW.dw.com/pt/pirataria-mora-agora-no-golfo-da-guine/a-17472098](http://WWW.dw.com/pt/pirataria-mora-agora-no-golfo-da-guine/a-17472098)>. Acesso em: 04 jul. 2015.
- FIORI, J. Luís. O Brasil e o seu entorno estratégico na primeira década do século XXI. Disponível em: <<http://cartamaior.com.br/>>. Acesso em: 21 ago. 2015.
- FLEMES, D. “Brazil: strategic options in the changing world order”. In: FLEMES, D. (Ed.). *Regional leadership in the global system: ideas, interests and strategies of regional powers*. Aldershot: Ashgate, 2010.
- GROVE, Eric. *The future of Sea Power*. Naval Institute Press, Annapoles, 2003. P. 187-198.
- GUEDES, H. P. Portela. “Volte-Face na Pirataria Marítima”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 134, nº 07/09, p. 133-140, jul./set. 2010.
- MD. MB. 2011. Centro de Comunicação Social da Marinha. Brasília. Disponível em: <[http://www.mar.mil.br/menu\\_h/noticias/ccsm/cooperacao\\_Brasil-Namibia.htm](http://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/ccsm/cooperacao_Brasil-Namibia.htm)>. Acesso em: 20 ago. 2015.
- MRE. 2001. Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Namíbia sobre Cooperação Naval. Windhock, 03 dez. 2001.
- MRE. 2010e. Declaração Conjunta sobre o Estabelecimento de Parceria Estratégica entre a República Federativa do Brasil e o Governo da República de Angola. Brasília, 23 jun. 2010.
- PENHA, E. A. *Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico Sul*. Salvador: EDUFBA, 2011.
- PECEQUILO, C. Soreanu. Manual do Candidato – Política Internacional. Brasília: FUNAG, 2012.
- VENÂNCIO, Daiana Seabra. “A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação”. *Revista da Escola de Guerra Naval*. Rio de Janeiro, v. 18 nº 2 p. 135-157 jul/dez. 2012.
- SCHNEIDER, Eduardo Augusto Souto da Costa. *Pirataria marítima na Somália: um novo (velho) problema*. Universidade de Brasília (UnB). Faculdade de Direito. Curso de graduação em Direito. Brasília, 2012.
- SARAIVA, J. F. *O lugar da África: a dimensão atlântica da política externa brasileira (de 1946 até nossos dias)*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1996.

- SILVA, A. R. de Almeida. “As novas ameaças e a Marinha do Brasil”. *Revista da Escola de Guerra Naval*. Rio de Janeiro, 2006.
- SOUSA, C. Augusto de. *O entorno estratégico brasileiro e as perspectivas de cooperação da MB*. Ver. Esc. Guerra Naval. Rio de Janeiro, v. 19, nº 2, p. 523-538, jul/dez. 2013.